W numerze: MŁODZIEŻ LUBINA SIĘGNĘŁA PO SKRZYDŁA ● 10 NAJLEPSZYCH WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH ROKU 1967 ● PROGRAM „PEGASUS" ● RADZIECKIE LOTNICTWO DALEKIEGO ZASIĘGU ● WALKI NAD AFRYKĄ

SKRZYDLATA POLSKA

NR 7 (867) ● 18. II. 1968 ● ROK XXIV, XXXVIII ● CENA 2 ZŁ

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA · POLSKA · 1968

Do XI Szybowcowych Mistrzostw Świata pozostało już tylko 16 tygodni. Wkrótce na ustach wszystkich kibiców lotniczych całego świata będzie tylko jedno słowo: LESZNO. Na naszej okładce – „Foka" na tle okolicy leszneńskiego lotniska. Od tego też numeru rozpoczynamy systematyczną informację z terenu mistrzowskich bojów. Czytajcie nasz specjalny serwis XI SMŚ na stronie 7.

SPOTKANIE MARIANA SPYCHALSKIEGO Z AKTYWEM SPOŁECZNEJ DZIAŁALNOŚCI OBRONNEJ

W związku z wejściem w życie ustawy o powszechnym obowiązku obrony PRL, członek Biura Politycznego KC PZPR Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski M. Spychalski spotkał się 1 lutego br. z prezesami współpracujących w dziedzinie obronnej organizacji społecznych i członkami Głównego Komitetu Koordynacyjnego Społecznej Działalności Obronnej.

W spotkaniu uczestniczyli: sekretarz KC PZPR — W. Wicha, Minister Spraw Wewnętrznych — M. Moczar, Minister Zdrowia i Opieki Społecznej — dr J. Sztachelski, wiceministrowie ON — gen. dyw. W. Jaruzelski, gen. dyw. G. Korczyński, szef GZP WP gen. dyw. J. Urbanowicz.

Organizacje społeczne reprezentowali: prezes ZG LOK — gen. dyw. Fr. Księżarczyk, prezes ZG PCK — dr Irena Domańska, prezes ZG ZOSP — mgr M. Domagała, prezes ZG APRL — S. Antosiewicz, naczelnik ZHP — W. Kinecki, komendant główny SP płk Z. Jarosz, prezes ZG PZK — mgr inż. M. Jędrychowski oraz członkowie Głównego Komitetu Koordynacyjnego z jego przewodniczącym — płk. dypl. mgr. A. Aponowiczem.

Na wstępie prezes ZG PCK — dr Irena Domańska w imieniu współpracujących organizacji poinformowała o wynikach pięcioletniej współpracy organizacji społecznych w dziedzinie obronnej i przedstawiła niektóre problemy związane z dalszym rozwijaniem i usprawnieniem społecznym świadczeń na rzecz obronności kraju.

W dyskusji uczestnicy spotkania omówili wkład poszczególnych organizacji w rozwijanie systemu obronnego i przedstawili szereg wniosków, zmierzających do dalszego pełnego włączenia i harmonijnego powiązania poczynań społecznych z działalnością administracyjną w obronie kraju.

Następnie głos zabrał M. Spychalski, który w imieniu kierownictwa partii i rządu podziękował organizacjom społecznym za ich duży wkład w rozwijanie i doskonalenie ludowej obronności oraz przekazał wyrazy uznania wszystkim zaangażowanym do tej pracy aktywistom i członkom.

Podkreślając fakt, iż dopiero w naszej socjalistycznej rzeczywistości powstały najpełniejsze warunki harmonijnego zespolenia wysiłków obronnych władzy ludowej z powszechnym społecznym zaangażowaniem wszystkich obywateli, min. Obrony Narodowej omówił szereg nowych zadań, które w oparciu o ustawę o powszechnym obowiązku obronnym będziemy wspólnie realizować w najbliższej przyszłości. W całokształcie tych zadań organizacjom społecznym przypadną nowe odpowiedzialne zadania.

Minister Obrony Narodowej ustosunkował się do szeregu postulatów wysuniętych w dyskusji, podkreślając szczególną rangę społecznego wysiłku ogniw terenowych, których prawidłowa praca i organizacja działania powinny w szerszym jeszcze stopniu służyć ludowej obronności.

REKRUTACJA KANDYDATÓW DO WYŻSZYCH SZKÓŁ OFICERSKICH

MINISTERSTWO Obrony Narodowej ogłasza ochotniczą rekrutację kandydatów do akademii wojskowych i wyższych szkół oficerskich, w tym m. in. do następujących uczelni wojskowych związanych z lotnictwem:

— Wojskowa Akademia Techniczna im. gen. J. Dąbrowskiego w Warszawie;

— Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. gen. J. Bema w Toruniu;

— Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie;

— Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego w Dęblinie.

O przyjęcie do wyżej wymienionych uczelni wojskowych ubiegać się mogą kandydaci spośród młodzieży cywilnej oraz żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową, którzy:

— posiadają odpowiednie wartości moralne i polityczne;

— posiadają odpowiednią zdolność fizyczną i psychiczną do służby wojskowej (kategoria „A") oraz zdolność do służby w charakterze słuchacza wojskowej szkoły zawodowej, stwierdzone orzeczeniem właściwej wojskowej komisji lekarskiej;

— są stanu wolnego;

— ukończyli szkołę średnią, uprawniającą do studiów w szkołach wyższych;

— nie przekroczyli 23 lat życia.

Dodatkowym warunkiem przyjęcia do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej jest posiadanie przez kandydatów przeszkolenia na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia lub przeszkolenia samolotowego w APRL w granicach 50 godzin nalotu oraz odpowiedniej zdolności fizycznej i psychicznej do służby w lotnictwie, stwierdzonych przez Wojskową Komisję Lotniczo-Lekarską. Po złożeniu egzaminu wstępnego obowiązuje kandydatów odbycie przeszkolenia na obozie Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do jednej z wymienionych tu szkół składają prośby o powołanie do służby wojskowej w charakterze słuchaczy wybranej szkoły oraz o powołanie, po ukończeniu nauki, do wojskowej służby zawodowej w charakterze oficerów zawodowych. Kandydaci spoza wojska składają podania-ankiety adresowane do komendanta wybranej szkoły, za pośrednictwem właściwego (wg miejsca zamieszkania) Powiatowego Sztabu Wojskowego (WKR). Kandydaci z wojska składają podania-ankiety drogą służbową za pośrednictwem dowódcy jednostki, w której pełnią służbę. Formularze podań-ankiet otrzymać można w Powiatowych Sztabach Wojskowych (WKR) lub w sztabach jednostek wojskowych.

Do podania-ankiety należy załączyć:

— wyciąg z aktu urodzenia (w oryginale lub uwierzytelnionym odpisie);

— świadectwo szkolne stwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia. Uczęszczający do ostatniej klasy szkoły średniej mogą przedstawić odpowiednie zaświadczenie, stwierdzające uczęszczanie kandydata do danej klasy. Świadectwo ukończenia szkoły średniej przedstawią w tym przypadku przed przystąpieniem do egzaminu wstępnego;

— opinię organizacji społecznej lub politycznej, zakładu pracy lub szkoły (tylko kandydaci spoza wojska);

— jedną fotografię o wymiarach 3,5 × 4,5 cm.

Kandydaci do WAT składają ponadto pisemne zobowiązanie pozostania w wojskowej służbie zawodowej przez okres co najmniej 12 lat od chwili ukończenia studiów.

Kandydatów obowiązuje egzamin wstępny z zakresu szkoły średniej obejmujący: wiadomości o Polsce i świecie współczesnym (ustny), matematykę (pisemny i ustny), fizykę (pisemny), obrany język obcy (rosyjski, niemiecki, francuski lub angielski) oraz próbę sprawności fizycznej i badania psychotechniczne. Egzaminy wstępne oraz próba sprawności fizycznej i badania psychotechniczne odbędą się: w WAT — od 3 do 20 lipca, WOSL — od 20 do 30 czerwca, a w pozostałych wyższych szkołach oficerskich od 23 do 31 lipca 1968 r. Termin składania podań wraz z dokumentami o przyjęcie do WAT upływa z dniem 15 kwietnia, WOSL — 30 kwietnia, a do pozostałych szkół z dniem 5 czerwca 1968 r. Bliższych szczegółowych informacji udzielają PSzW (WKR) oraz komendy szkół i akademii wojskowych. Znaleźć je także można w specjalnych informatorach.

Wyżej: Dyrektor naczelny PLL „LOT" inż. Jan Zwierzyński gratuluje pilotowi kapitanowi Marianowi Wędzikowi. Z prawej: Dyr. Zwierzyński przemawia do powietrznych milionerów

Fot: M. Kobrzyński (2)

CORAZ WIĘCEJ MILIONERÓW „LOTU"

W dniu 7 lutego br., w siedzibie PLL LOT na Okęciu, odbyła się miła uroczystość wręczenia pierwszej grupie milionerów LOT-u, a więc tych, którzy mają na swym koncie milion lub kilka milionów kilometrów przelecianych w powietrzu, potwierdzających ten fakt legitymacji i odznak. Wręczenia dokonał dyrektor naczelny PLL LOT inż. Jan. Zwierzyński. Ogółem milionerów powietrznych szlaków jest 145. Legitymacje nadawano za rok ub., ale już w tym roku do dwójki pięciokrotnych milionerów (pilot kapitan Ryszard Dąbrowski i radiotelegrafista Piotr Stręk) doszedł pilot kapitan Marian Wędzik. Osób, które przeleciały 4 mln km — jest 28, trzykrotnych milionerów — 38, dwukrotnych — 42, zaś tych, którzy przekroczyli swój pierwszy milion — 35. Wśród milionerów znalazło się również kilkanaście stewardess, z ich szefową Julią Kaiser (2 mln km) oraz Krystyną Szymańską-Lipiarz (3 mln km).

POLSKA przystąpiła do układu o użytkowaniu Kosmosu

30 stycznia br. złożony został w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie rządom ZSRR, W. Brytanii i USA dokument ratyfikacyjny Rady Państwa PRL dotyczący układu o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej, łącznie z Księżycem i innymi ciałami niebieskimi, sporządzonego w Moskwie, Londynie i Waszyngtonie dnia 27 stycznia 1967 roku.

Układ ten wszedł w życie w stosunku do Polski w dniu złożenia dokumentu ratyfikacyjnego.

POSIEDZENIE KOMISJI SAMOLOTOWEJ AEROKLUBU PRL

W dniu 30 stycznia br. odbyło się w Warszawie pierwsze w nowym roku posiedzenie Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL. Przedmiotem obrad były następujące sprawy: ocena działalności wyszkoleniowej w sporcie samolotowym w r. 1967 oraz zamierzenia w tym zakresie i kalendarz imprez na r. 1968; system eliminacji zawodników do mistrzostw i zawodów centralnych; działanie i współpraca trenerów okręgowych z trenerami państwowymi; metody wyszukiwania kandydatów do szkolenia nakierunkowanego na akrobację; metody szkolenia i treningu w ośrodkach akrobacji: założenia wstępne samolotu szkolno-treningowego i prace związane z dalszą modyfikacją samolotu „Beskid 2". Posiedzenie zakończono informacją o tegorocznych mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej oraz wystąpieniem przedstawiciela WOSL w Dęblinie.

A oto nieco bliższe informacje o niektórych z tych spraw. Rok 1967 zapisał się dalszym postępem w dziedzinie wyszkolenia i wyczynu samolotowego (przeprowadzono m. in. rekordowa ilość 56 imprez) oraz wzrostem bezpieczeństwa latania. Plany na rok 1968 zakładają dalszy postęp w zakresie podniesienia jakości i nowoczesności latania, pomimo tych samych co w ubiegłym roku środków przeznaczonych na działalność samolotową. Przewiduje się m. in. organizację szeregu kursów doskonalących dla pilotów. W przygotowaniu są: instrukcja wykonywania lotów, program szkolenia samolotowego, jednolity regulamin lotnictwa sportowego, „Biblioteczka samolotowa" itp. Wreszcie — system lig samolotowych i zawodów całorocznych (na wzór szybownictwa), oddzielnie dla pilotów rajdowych i akrobacyjnych, jako sposób eliminacji zawodników do imprez centralnych.

Wiele uwagi przykładać się będzie do wyławiania i szkolenia talentów sportowych, głównie spośród młodzieży latającej, w tym szybowników i pilotów wojskowych. Planuje się wyszkolenie grupy młodych kobiet, które mogłyby poświęcić się akrobacji wyczynowej.

Powołano do życia Radę Trenerów, odpowiedzialną za przygotowanie czołowych pilotów rajdowych i akrobacyjnych do imprez w kraju i za granicą. W skład Rady weszli: mgr Adam Flis i mgr Wacław Kozielski (trenerzy państwowi) oraz Stanisław Ackerman, Stanisław Kasperek, Edmund Mikołajczyk i Stefan Studencki (trenerzy okręgowi).

Komisja zatwierdziła założenia wstępne samolotu szkolno-treningowego, z którymi Aeroklub PRL ma w najbliższym czasie wystąpić do przemysłu. W zadowalającym tempie posuwają się prace nad dalszą modyfikacją „Beskida 2", w którym nasi reprezentanci mają startować w mistrzostwach świata. Udoskonalone „Beskidy" mają być gotowe w maju br.

Pełną parą idą przygotowania gospodarzy (NRD) do tegorocznych samolotowych mistrzostw świata w akrobacji, które mają się odbyć w dniach 18—31 sierpnia br. w Magdeburgu. Jedyną przeszkodą jest... brak samolotów. Okazało się bowiem, na podstawie pomiarów, dokonanych przez organizatorów mistrzostw, że w samolotach Zlin 526A, produkcji czechosłowackiej, na których startować ma około 3/4 potencjalnych uczestników, występują większe przyspieszenia ujemne niż to przewiduje instrukcja eksploatacji. W związku z tym samoloty te zostały na pewien czas zawieszone w lotach akrobacyjnych. Jest jednak nadzieja, że pozytywne rozstrzygnięcie tego problemu nastąpi już w najbliższych tygodniach. Warto dodać, że mistrzostwa w Magdeburgu rozgrywane mają być według nowego, znacznie ulepszonego regulaminu, tak w zakresie jakości wykonywanych figur, jak i sposobu sędziowania. Ciekawostką jest fakt, że na zwycięzcę mistrzostw czeka nowo ufundowany, stukilogramowy puchar przechodni ze szlachetnego kruszcu (wartości 10 tysięcy dolarów), który przechodzi na własność po trzykrotnym zdobyciu tytułu indywidualnego mistrza świata.

Na zakończenie obrad Komisji Samolotowej przedstawiciel Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej wyraził zadowolenie z postępu w jakości przygotowania przez Aeroklub PRL kandydatów, w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, do dęblińskiej „Szkoły orląt". **(kh)**

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **Dzielni** żołnierze ludowego Wojska Polskiego, którzy na początku stycznia br. schwytali dwóch obywateli państw zachodnich podczas fotografowania obiektu wojskowego, o czym informowaliśmy już na tym miejscu w jednym z poprzednich numerów, odznaczeni zostali przez Zarząd Główny ZMS srebrnymi odznakami im. Janka Krasickiego. Odznaczenia te otrzymali: ppor. Wiesław Urbanik, st. szer. Jan Frontczak i kpr. Jan Nowiński.

*

● **Wśród** 18 młodzieżowych bohaterów 1967 r., wybranych w poszczególnych województwach w plebiscycie zorganizowanym przez „Popołudnie z młodością" i ZG ZMS, znajduje się m.in. dwóch przedstawicieli szybownictwa: znakomity pilot mgr inż. **Edward Makula** — wybrany w Warszawie oraz pilotka — **Bogumiła Piechocka**, wybrana w województwie poznańskim. W plebiscycie uczestniczyło 50 tysięcy radiosłuchaczy. Spośród 18 regionalnych bohaterów młodzież wybiera obecnie 3 bohaterów naszego kraju 1967 roku.

*

● **Jak nam** doniesiono z Czechosłowacji, redaktora naczelnego „Skrzydlatej Polski" mgra Jerzego R. Koniecznego wyróżniono tam dyplomem uznania Aeroklubu CSRS — za zasługi w popularyzacji czechosłowackiego lotnictwa.

*

● **Czołowa** w kraju sekcja spadochronowa Aeroklubu Gdańskiego obchodzi w tym roku 10-lecie swego istnienia. W minionym okresie gdańscy spadochroniarze zapisali na swym koncie sporo sukcesów w kraju i za granicą. Wykonali ogółem ponad 7 500 skoków i ustanowili 39 rekordów krajowych. Rekordowy dla sekcji był rok ubiegły, w którym wykonano 1 491 skoków spadochronowych.

*

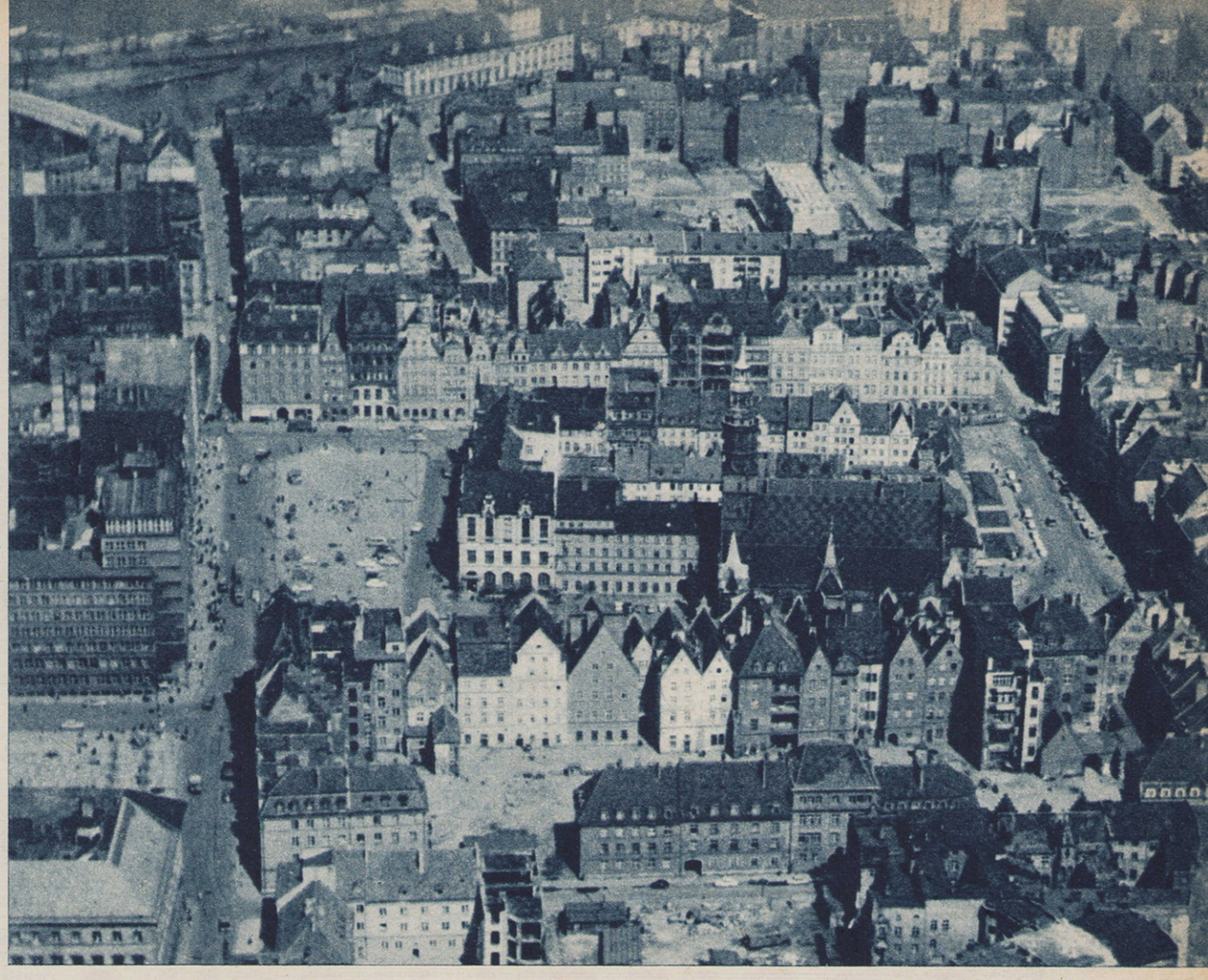
● **Rok bieżący**, jak wiadomo, jest czterdziestym z kolei rokiem działalności Polskich Linii Lotniczych LOT. Pełne 40-lecie wypadnie 31 grudnia br., a więc akurat w Sylwestra. W związku z tym na niedawnej sesji wyjazdowej Klubu Publicystów Lotniczych SDP w Katowicach, z okazji otwarcia nowego biura LOT-u, rzucono myśl, aby ten rzadki wśród towarzystw lotniczych jubileusz uświetnić m.in. sylwestrowym balem lotniczym. Jest jeszcze na to wprawdzie sporo czasu, ale pomysł warto zanotować, aby do grudnia nie uciekł z pamięci.

*

● **Rok ubiegły** był dla Aeroklubu Krakowskiego jednym z lepszych. Spadochroniarze wykonali 1 131 skoków, szybownicy wylatali 1 400 godzin i przelecieli 14 tysięcy km. Również wyniki pilotów samolotowych stawiają klub w czołówce krajowej (m.in. pil. R. Pilch zdobył tytuł mistrza Polski). Mecenat nad aeroklubem sprawuje od ubiegłego roku Huta im. Lenina.

*

● **W Rzeszowie** odbyła się w styczniu br. pięciodniowa narada przedstawicieli lotnictwa cywilnego krajów - członków RWPG. Omówiono na niej m.in. wprowadzane obecnie zmiany w dotychczas stosowanych formach planowania lotów oraz wymianie depesz koordynacyjnych pomiędzy centrami kontroli ruchu lotniczego.



POLSKA Z LOTU PTAKA

WROCŁAW. Centrum kulturalne i gospodarcze południowo-zachodniej Polski, pięknie rozwijające się, tętniące życiem miasto, świadczy wymownie o polskości Ziem Zachodnich. Obok nowych dzielnic mieszkaniowych — z pietyzmem odbudowane zabytki. **Foto: B. Koszewski**

ECHA LOTU

AMERYKANIE NIE WYGRAJĄ TEJ WOJNY

Z największą uwagą polskie społeczeństwo obserwuje postępy potężnej ofensywy, prowadzonej przez partyzantów Narodowego Frontu Wyzwolenia w Wietnamie południowym.

Przypomnijmy sobie, w skrócie, dramatyczne wydarzenia z przełomu stycznia i lutego br. oraz z dni następnych:

W nocy z 30 na 31 stycznia doborowe oddziały partyzantów południowowietnamskich przeprowadziły gwałtowny atak na 35 obiektów w śródmieściu Sajgonu. Ostrzelano m. in. rakietami, pociskami moździeżowymi i z broni ręcznej pałac prezydencki, sztab generalny reżimowych wojsk sajgońskich, amerykańskie koszary i kwatery oficerów armii USA, rezydencję premiera sajgońskiego i rządową radiostację.

Najpotężniejszy atak przeprowadzono na gmach ambasady USA. Oddział partyzancki w sile 20 ludzi przedostał się przez betonowy mur okalający warowną twierdzę ambasady (wyrwy w murze dokonane zostały przez rakiety ppanc) i opanował 5 pięter ambasady. Wezwane na pomoc oddziały amerykańskie, przerzucone 10 śmigłowcami na dach budynku, przez 6 godzin toczyły zażarte walki z partyzantami. Podczas kontrataku w ambasadzie amerykańskiej piechota morska (marines) straciła 125 ludzi.

Zaatakowane zostało nie tylko centrum miasta. Oddział 100 partyzantów przypuścił szturm na lotnisko Tan Son Nhut w zachodniej części Sajgonu, gdzie rozbito obóz wojsk specjalnych USA. Amerykanie wprowadzili do walki bombowce i śmigłowce.

To w Sajgonie. Ofensywa jednak nie ograniczyła się bynajmniej tylko do Sajgonu. W ciągu kilku następnych dni: zaatakowano z moździeży bazę USA w Da Nang, miasta Ban Me Thuot, Hue, lotniska w Nha Trang i Phy Bai. Miasto Hue zajęto w ciężkich walkach prawie całe.

Stopniowo — Armia Wyzwoleńcza związała wszystkie siły bojowe nieprzyjaciela na terenie wszystkich prowincji kraju. Dysponując najnowocześniejszą bronią, partyzanci urządzili krwawą łaźnię oddziałom „marines" oblężonym w bazie Khe Sanh, zwanej przez prasę USA „doliną śmierci". Front walk rozciągnął się na przestrzeni 960 km — od strefy zdemilitaryzowanej do Delty Mekongu. Pod ciosami sił wyzwoleńczych padła morska baza USA w Vinh Loi, 88 km od Sajgonu.

Według informacji partyzanckiej radiostacji „Wyzwolenie", siły patriotyczne w ciągu tylko 3 dni przeprowadziły ataki na 64 miasta w 32 prowincjach. Szturmy przypuszczono również na 24 amerykańskie i reżimowe bazy lotnicze i lotniska, przy czym w Da Nang i Vinh Long zniszczono 130 samolotów i śmigłowców. Dowództwo wojsk USA musiało przyznać oficjalnie, że tylko do 2 lutego wojska USA i reżimowe straciły ponad 3 700 ludzi, w tym przeszło 1 400 Amerykanów.

W chwili pisania tych słów — ofensywa partyzantów ogarnia wciąż nowe rejony kraju. Szczególnie zacięte boje toczą się w Sajgonie, w starej stolicy Hue, w Da Nang i Pleiku. Morale powstańców — jak stwierdzają korespondenci francuscy — jest wyjątkowo wysokie. Są przygotowani znakomicie do dalszych walk. Ludność cywilna pomaga im. Agencja Reutera podała, iż USA w ciągu pierwszych 6 dni ofensywy partyzanckiej utraciły w zabitych więcej ludzi niż w jakimkolwiek tygodniu dotychczasowej wojny, i że straty bez wątpienia będą jeszcze większe. Od 4 lutego Amerykanie wprowadzili do akcji w Sajgonie osławioną pierwszą dywizję tzw. kawalerii powietrznej, w sukurs uwikłanym w nieustannych walkach oddziałom „marines". Przy tym wszystkim — amerykański generał Davidson, spec od wywiadu wojskowego, stwierdził, że partyzanci nie wykorzystali jeszcze nawet połowy sił skoncentrowanych przeciwko wojskom amerykańskim i sajgońskim.

Kronika tych kilkunastu jedynie dni walk wietnamskich patriotów przeciwko amerykańskim okupantom i ich służalczym marionetkom sajgońskim — jest krwią pisana. Są to szczyty bohaterstwa, niezwyciężonej woli pokonania znienawidzonych przybyszów zza oceanu i wyzwolenia kraju. Nikt chyba lepiej od nas, Polaków, nie może ocenić wysiłku i poświęcenia Wietnamczyków. Sami przecież — sięgaliśmy do gardła ludobójczym okupantom, przy całej ich potędze. Sami — tak jak dziś Wietnamczycy — walczyliśmy krwawo i nieustępliwie w imię zachowania honoru naszego narodu i uzyskania wolności.

Francuski dziennik „La Nation" napisał w komentarzu wydarzeń wietnamskich:

„Prawda polega na tym, że wojna wietnamska jest ostatnią z wielkich wojen kolonialnych i że okupant, niezależnie od jego potęgi, nie może wojny tej wygrać".

W samych Stanach Zjednoczonych prawda ta również zyskuje coraz większy posłuch wśród światlejszych umysłów. Oto np. Eugene McCarthy, senator demokratyczny i krytyk polityki wietnamskiej Johnsona, stwierdził publicznie:

„USA nie mogą wygrać wojny w Wietnamie".

Życzymy naszym braciom wietnamskim rychłego, pełnego zwycięstwa. Życzymy sukcesu „powstaniu milionów obywateli owianych duchem rewolucyjnym, gotowych wszystko poświęcić dla sprawy niepodległości narodowej i wolności", jak pisał organ Partii Pracujących Wietnamu „Nhan Dan".

(z)

MŁODZIEŻ LUBINA SIĘGNĘŁA PO SKRZYDŁA

PIĘCIOLETNI okres pracy pionierskiej w budowaniu podstaw sportu lotniczego na terenie Lubina zakończył się sukcesem miejscowych działaczy. Nie będę w tym przypadku ukrywać, iż lubińscy entuzjaści, spośród których większość stanowią piloci i skoczkowie spadochronowi, wykrzyknęli z radością, tak aby słyszała ich cała Polska lotnicza: Koledzy, mamy wreszcie swój, własny, od dawna wymarzony aeroklub! Przekonacie się wkrótce, że na to w pełni zasłużyliśmy.

Oczywiście pod pojęciem budowy podstaw sportu lotniczego na terenie Lubina mam na myśli przede wszystkim tworzenie zdrowego i mocnego gruntu pod przyszły aeroklub, zbieranie doświadczeń organizacyjnych oraz do tego stopnia zainteresowanie władz miejscowych lotnictwem i jego znaczeniem, aby te zechciały udzielić stałej opieki i pomocy tworzącemu się sportowi lotniczemu.

Wydaje mi się, że w ten sposób spełnione zostały podstawowe warunki powstania aeroklubu. Władze miejscowe, tak partyjne jak i administracyjne, obserwujące od dłuższego czasu poczynania „bezdomnych lotników" i pomagające im jedynie sporadycznie — postanowiły wreszcie więcej uwagi i czasu poświęcić lotnictwu i jego działaczom. Zresztą władze te wyszły ze słusznego założenia: pomagając lotnikom — pomagamy jednocześnie sobie samym. Nic lepszego niż taka właśnie dewiza. O tym jednak, czy okaże się ona za rok względnie za dwa słuszna — zobaczymy wówczas, gdy przyjdzie nam ocenić po pewnym czasie działalność tego najmłodszego aeroklubu w naszym kraju.

Obecnie najważniejsze jest to, że starania działaczy lubińskich — jak już wspomniałem — zakończyły się sukcesem. Zarząd Główny Aeroklubu PRL, po zapoznaniu się z możliwościami istnienia stałego ośrodka sportów lotniczych, powziął 18 grudnia 1967 roku uchwałę o powołaniu do życia **AEROKLUBU ZAGŁĘBIA MIEDZIOWEGO** z siedzibą w Lubinie. W niecały miesiąc później, 21 stycznia 1968 roku, w sali Górniczego Klubu Technika w Lubinie odbyło się pierwsze Walne Zgromadzenie członków aeroklubu. W zebraniu wzięło udział 126 osób, w tym 70 pilotów szybowcowych, samolotowych i skoczków spadochronowych. Spośród nich większość ma aktualnie licencje lotnicze.

Przypuszczam, że nie będzie przesady w tym, jeśli stwierdzę, że powołanie nowego aeroklubu, który dysponuje w chwili swego założenia tak liczną grupą pilotów i skoczków spadochronowych, należy uznać za pierwszy i jedyny jak dotąd przypadek w historii tworzenia się od podstaw aeroklubów w naszym kraju. Ten niecodzienny fakt zbiegł się zresztą z równie niecodzienną historią owych — na wstępie wspomnianych — pięciu pionierskich lat pracy nad stworzeniem ośrodka sportu lotniczego w Lubinie.

Jak się wszystko zaczęło? Zwyczajnie. Przyjechali do Lubina nie po to, aby latać. Nie przyciągnęła ich tutaj magia pracy w lotnictwie. Byli już pilotami, względnie skoczkami spadochronowymi. Zresztą nie zatrudniano tutaj ani pilotów, ani też skoczków. Potrzebowano natomiast młodych, energicznych ludzi do budowy, a następnie rozbudowy wielkiego, nowoczesnego przemysłu miedziowego. Przyjmowano ich tutaj z otwartymi ramionami, stwarzając im odpowiednie, aczkolwiek na początek dość surowe warunki do pracy i odpoczynku, które trzeba tutaj z satysfakcją przyznać — stale ulegały poprawie. Oni to właśnie mieli zbudować Kombinat Górniczo-Hutniczy Miedzi (KGHM). Przyciągnęła ich więc chęć zatrudnienia w nowej, nie znanej im dziedzinie przemysłu, a także i dobre wynagrodzenie za pracę.

Przybyli do Lubina ludzie różnych zawodów z całej niemal Polski. Zaczęli się osiedlać. Zyskało na tym miasto, które szybko się rozbudowywało. Wśród setek młodych ludzi znalazło się również wielu pilotów i skoczków spadochronowych.

Wiara lotnicza podała sobie ręce. Narodziła się koncepcja utworzenia ośrodka lotniczego w Lubinie, ale w pierwszym okresie budowy kombinatu brak było czasu na solidne zajęcie się działalnością lotniczą. Interesowano się nią jedynie sporadycznie, zachęcając przede wszystkim organizacje młodzieżowe do zajęcia się lotnictwem. W pierwszej połowie 1962 roku Związek Młodzieży Socjalistycznej przy KGHM zainicjował loty pasażerskie dla górników, które to przeprowadził Aeroklub Jeleniogórski. W okresie jesiennym tego samego roku przystąpiono do tworzenia sekcji szybowcowej, przy czym już na wiosnę 1963 r. przeprowadzono z powodzeniem teoretyczny kurs szybowcowy. Opracowano też wytyczne rozwoju działalności lotniczej w Lubinie.

Wykonywane loty treningowe, propagandowe i pasażerskie wpływały dodatnio na stałe powiększanie się i ulepszanie lotniska. Fakt ten był także dodatnim objawem umacniania się przychylności, jaką darzyła dyrekcja KGHM oraz władze miejscowe ludzi lotnictwa. Cieszyło to działaczy i napawało nadzieją, że obrali drogę właściwą do utworzenia własnego ośrodka lotnictwa sportowego.

Wreszcie pod koniec 1963 roku, z inicjatywy Związku Młodzieży Socjalistycznej przy KGHM, zwołano zebranie wszystkich osób zainteresowanych lotnictwem w celu powołania do życia Ośrodka Działalności Lotniczej w Lubinie. W tym okresie mieszkało tu już i pracowało 4 pilotów samolotowych, 7 szybowcowych i 3 skoczków spadochronowych. W zebraniu uczestniczył wiceprezes Aeroklubu Wrocławskiego, który zaproponował daleko idącą pomoc i powołanie w przyszłości filii Aeroklubu Wrocławskiego w Lubinie. Wybrano zarząd ośrodka i w niedługim czasie Aeroklub Wrocławski zorganizował w Lubinie wystawę szybowców i samolotów, która cieszyła się dużym powodzeniem.

W listopadzie 1963 roku, na zebraniu zarządu ośrodka, powzięto uchwałę o zmianie Ośrodka Działalności Lotniczej na filię Aeroklubu Wrocławskiego w Lubinie. Na Barburkę — z inicjatywy Aeroklubu Wrocławskiego — odbywały się przez cały dzień nad lotniskiem w Lubinie loty pasażerskie dla górników.

Rok 1964 to dalszy postęp w organizowaniu prac lotniczych. Już w styczniu przystąpiono do budowy hangaru, w lutym otwarto modelarnię lotniczą na terenie kombinatu, zaś w maju Lubin gościł uczestników Rajdu Dziennikarzy i Pilotów W rajdzie tym startowała załoga reprezentująca filię w Lubinie, w składzie red. **Jerzy Nogieć** („Trybuna Ludu") i pil. **Henryk Sienkiewicz**, która w ostatecznej klasyfikacji zajęła wysoko notowane, bo trzecie miejsce na 29 załóg biorących udział w tych zawodach.

Z kolei filia w Lubinie przechodzi w gestię Aeroklubu Jeleniogórskiego. W lipcu 1965 roku zorganizował on tam Międzynarodowe Klubowe Zawody Spadochronowe z udziałem zawodników węgierskich i czechosłowackich. W tym samym miesiącu rozegrano interesujący mecz między aeroklubami Przemyśla i Jeleniej Góry. W okresie letnim wyszkolono praktycznie pierwszych skoczków spadochronowych w Lubinie.

Z inicjatywy przewodniczącego komisji Obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego w Lubinie mgra **Zdzisława Jurczyka** zorganizowano w porozumieniu z Aeroklubem Jeleniogórskim w dniach od 1 do 15 maja 1966 roku WIOSNĘ MŁODEGO LUBINA, na którą złożyły się trzy imprezy: Międzynarodowe Klubowe Zawody Spadochronowe, Zawody Modeli Latających oraz Zawody Szybowcowe Kobiet. Warto w tym miejscu podkreślić, iż w sezonie lotniczym 1966 na lotnisku w Lubinie prowadzony był przez Aeroklub Jeleniogórski trening szybowcowy i spadochronowy. Jesienią 1966 roku na zebraniu aktywu lotniczego, które odbyło się w Komitecie Powiatowym PZPR w Lubinie, zatwierdzono plan pracy na rok 1967 — i wybrano zarząd filii Aeroklubu

Na lotnisku Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie. Przygotowanie do lotów szybowcowych.

Jeleniogórskiego w składzie: prezes — mgr inż. **Tadeusz Zastawnik** oraz wiceprezesi — mgr **Zdzisław Jurczyk** i mgr inż. **Henryk Sienkiewicz.**

W okresie zimowym 1967 zorganizowano w Lubinie trzy teoretyczne kursy lotnicze, na które zapisało się 95 osób; frekwencja na samych wykładach była jednak nieco mniejsza.

W roku 1967 ograniczono działalność filii do latania szybowcowego. Piloci sekcji szybowcowej, której kierownikiem został instr. pil. **Stanisław Porębski,** od 27 maja do 30 września wykonali 1 875 lotów w czasie 434 godziny, przelatując 2 910 km, w tym 1 800 km po trasach zamkniętych. Ogółem zdobyto 16 870 pkt. w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „SKRZYDLATEJ POLSKI" o memoriał Ryszarda Bitnera. Prowadzono podstawowe szkolenie szybowcowe na „CZAPLI" w dwóch grupach Wiosenną grupę szkolił instr. **Stanisław Porębski,** zaś jesienią instr. **Tadeusz Snochowski.**

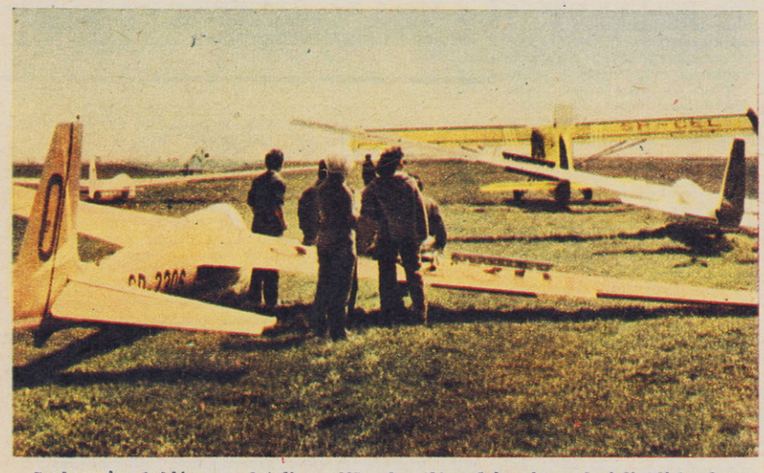
Aczkolwiek organizacja sekcji zapoczątkowana została w 1962 roku, to jednak przyjęto za datę jej właściwego rozwoju 27 maja 1967 roku — dzień rozpoczęcia szkolenia praktycznego i latania wyczynowego na lotnisku w Lubinie. Aktualnie sekcja liczy 51 pilotów szybowcowych różnych klas, w tym czterech z Diamentową Odznaką Szybowcową: **Emil Didyk, Stanisław Porębski, Henryk Sienkiewicz** i **Tadeusz Snochowski.**

pierwsze Walne Zgromadzenie, o którym była już mowa na wstępie i o którym pisaliśmy już w jednym z poprzednich numerów naszego tygodnika.

Zebranie to upłynęło w sportowej atmosferze, przy czym przedstawiciele poszczególnych władz względnie urzędów deklarowali pomoc powstałemu aeroklubowi. Jako pierwszy zabrał głos dyrektor kombinatu mgr inż. **Tadeusz Zastawnik,** który w imieniu kierownictwa KGHM przeznaczył na ten cel duży fundusz pieniężny. Prezes Aeroklubu PRL **Stefan Antosiewicz** zapowiedział wyposażenie klubu w szybowce, spadochrony i samolot. Z kolei zabrał głos sekretarz Komitetu Powiatowego PZPR w Lubinie i członek ZG Aeroklubu PRL mgr **Zdzisław Jurczyk.** Zapewnił on zebranych, że władze partyjne pozytywnie oceniają dotychczasowy wysiłek działaczy lotniczych, przywiązują dużą wagę do powstałego aeroklubu oraz będą nadal pomagały klubowi i jego entuzjastom. Przewodniczący Prezydium Powiatowej RN mgr **Jan Małek** przyrzekł zakupienie dla klubu jednego szybowca. Pomoc i współpracę zadeklarowały także aerokluby sąsiadujące z powstałym klubem lotniczym w Lubinie.

W wyniku przeprowadzonych wyborów prezesem Aeroklubu Zagłębia Miedziowego został dyrektor Kombinatu Górniczo-Hutniczego Miedzi mgr inż. **Tadeusz Zastawnik.** Pełny skład zarządu podaliśmy już poprzednio.

Powstał więc aeroklub, który ma



Szybownicy lubińscy wylatali w 1967 roku 434 godziny i przelecieli blisko 3 tysiące kilometrów, w tym 1800 kilometrów po trasach zamkniętych.
Zdjęcia: H. Kucharski (2), T. Malinowski (2), S. Jaśko (1)

Rozmawiamy z prezesem Aeroklubu Zagłębia Miedziowego

Pierwszym prezesem Aeroklubu Zagłębia Miedziowego, wybranym na Walnym Zgromadzeniu 21 stycznia 1968 roku, został mgr inż. Tadeusz Zastawnik, od wielu lat dyrektor Kombinatu Górniczo-Hutniczego w Lubinie. Lotnictwem interesuje się od młodości. Właśnie — między innymi — dzięki jego zrozumieniu i pomocy doszło do powstania aeroklubu. Lubińscy działacze lotnictwa przekonani są, że godność prezesa złożyli w dobre ręce.

Po wyborach do zarządu Aeroklubu Zagłębia Miedziowego poprosiłem mgra inż. Tadeusza Zastawnika o chwilę rozmowy.

— Przede wszystkim gratuluję wyboru na prezesa klubu, panie dyrektorze...

— Dziękuję. Jak pan wie do tej pory byłem prezesem, ale tylko filii Aeroklubu Wrocławskiego, a następnie Aeroklubu Jeleniogórskiego.

— Jak Pan ocenia dotychczasowy wysiłek działaczy zmierzający do stworzenia aeroklubu?

— Bardzo pozytywnie. Przyjmując ludzi do pracy, do przedsiębiorstw budujących kombinat, nie spostrzegliśmy, kiedy to na terenie Zagłębia blisko sześćdziesięciu pilotów i skoczków z licencjami oprócz pracy zawodowej zaangażowało się do działalności społecznej. Osobiście nie bardzo wierzyłem, że doprowadzą oni do utworzenia aeroklubu w Lubinie, bo przecież nie mieliśmy podstawowych warunków do jego powstania: lotniska, odpowiednich funduszy i sprzętu.

— Jak Pan wyobraża sobie pracę aeroklubu na terenie Zagłębia Miedziowego?

— Powołany do życia aeroklub musi oprzeć swą działalność o współdziałanie z aeroklubami, które mają już tradycje, bogate doświadczenia. Chcielibyśmy to co dobre przenieść z tamtych aeroklubów na nasz teren. Dalej, pragniemy wykorzystać warunki, którymi dysponuje kombinat, aby ludzie kochający lotnictwo mieli możliwość wyżycia się w aeroklubie.

— Dlaczego kombinat GHM tak dalece zainteresowany jest tym wszystkim, co wiąże się z działalnością, z powstaniem i rozwojem aeroklubu?

— Przy dużym rozwoju przemysłu — a taki obserwujemy na terenach dawniej zaniedbanych — muszą rozwijać się instytucje i organizacje towarzyszące temu rozwojowi. Do jednej z takich instytucji zaliczam działalność lotnicza. Dysponujemy olbrzymią ilością młodzieży zainteresowanej lotnictwem, która pracuje i uczęszcza do szkół zawodowych. Ona to przez stały kontakt z aeroklubem ma teraz możliwość przystąpienia do szkolenia praktycznego na naszym lotnisku.

— Jak Pan ocenia perspektywy rozwoju aeroklubu?

— Jestem przekonany, że mając na terenie Zagłębia Miedziowego tak duże zaplecze ludzkie potrafimy w niedługim czasie doprowadzić do ilościowego i — sądzę — także jakościowego wzrostu aeroklubu. Chciałbym tutaj dodać, że młodzież bardzo często przychodzi do lokalu klubowego, interesuje się lotnictwem i pyta się, na jakich warunkach mogłaby być przyjęta do aeroklubu. Ponieważ tych warunków — które stworzyłyby możliwości szkolenia praktycznego — nie było, prowadziliśmy w dużej mierze działalność społeczną. Obecnie przystąpimy do normalnej, planowej pracy lotniczej.

— Na zebraniu słyszeliśmy o ambitnych planach szkolenia i treningu w nadchodzącym sezonie lotniczym?

— Mamy już zapewniony sprzęt. Stąd też opracowane zostały, moim zdaniem, jak na początek samodzielnej pracy, dość odważne plany szkolenia i treningu szybowników i skoczków spadochronowych. Ponadto zamierzamy uczestniczyć w kilku imprezach lotniczych, które będą rozgrywane na terenie kraju.

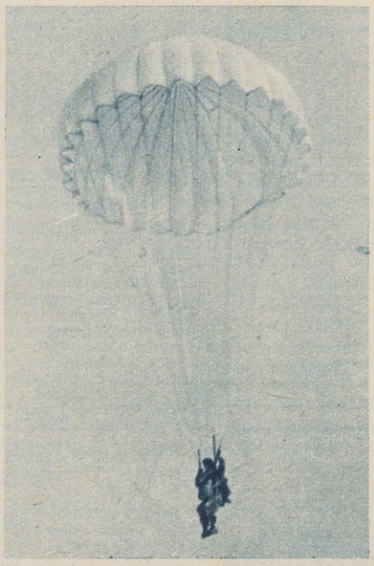
(m)

Przed zarządem filii stanęły nowe zadania. Wypróbowano już pomoc Aeroklubu Wrocławskiego i Aeroklubu Jeleniogórskiego. Tak pierwszy jak i drugi klub wniósł jakąś cegiełkę w rozwój działalności lotniczej w Lubinie. Oczywiście nie mam zamiaru i nie będę rozstrzygać, jak wielkie były te cegiełki. Fakt pozostaje faktem, że ambitnym działaczom lotniczym w Lubinie pomoc ta już nie wystarczała.

W pierwszej połowie listopada 1967 roku na zebraniu szybowników i skoczków spadochronowych — w wyniku analizy dotychczasowej działalności lotniczej w Lubinie — wysunięto wniosek stworzenia samodzielnego aeroklubu w Zagłębiu Miedziowym. W związku z tym dokonano wyboru grupy organizacyjnej, do której weszli: mgr inż. **Paweł Barteczko,** inż. **Emil Didyk,** instr. pil. **Stanisław Porębski,** instr. pil. **Tadeusz Snochowski** oraz inż. **Zygmunt Wróblewski.** Grupa ta podpisała umowę o patronacie Kombinatu Górniczo-Hutniczego Miedzi w Lubinie nad Aeroklubem Zagłębia Miedziowego, załatwiła formalności w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL oraz przygotowała już swoje władze. Terenem jego działalności będą powiaty: Lubin, Legnica, Bolesławiec, Wołów, Głogów, Leszno Wlkp. i Wschowa.

Uchwałą walnego zgromadzenia klubu zaaprobowano szereg ciekawych inicjatyw, będących dla wyłonionego zarządu programem działania. Przewiduje się między innymi kontynuowanie zawodów spadochronowych i modeli latających, zorganizowanie kolejnych zawodów szybowcowych kobiet, jak również zagospodarowanie lotniska. Z rozmachem opracowano plany wyszkoleniowe. Jeśli zostaną one urzeczywistnione to śmiem twierdzić, że w ciągu jednego roku aeroklub znajdzie się w grupie dobrze pracujących aeroklubów regionalnych naszego kraju. A to coś będzie znaczyć.

Lata lecą. Dziesięć czy piętnaście lat temu młodzi piloci i skoczkowie spadochronowi, często biegający po lotnisku w krótkich spodenkach, zajmują dzisiaj poważne stanowiska w kombinacie, są dyrektorami, kierownikami, odpowiedzialnymi pracownikami. Między innymi należą do nich: **Emil Didyk, Henryk Sienkiewicz, Tadeusz Snochowski, Stanisław Borak, Hipolit Gołąbek, Tadeusz Babiarz, Eugeniusz Wawrzyniak, Paweł Barteczko, Witold Raczyński i Stanisław Porębski.** Nie sposób wymienić wszystkich nazwisk.



Z każdym rokiem rozrasta się grupa skoczków wyczynowych, kierowana przez instr. spad. Stanisława Maciejewskiego. Grupa ta była współorganizatorem zawodów spadochronowych przeprowadzanych na lotnisku w Lubinie.

Kombinat zatrudnia wiele tysięcy ludzi, z których siedemdziesiąt procent to młodzież. Objęcie patronatu nad powstałym aeroklubem przez kombinat oraz sympatia, jaką cieszą się lotnicy wśród górników, stwarza właśnie młodzieży jak najlepsze pole do uprawiania sportów lotniczych w Zagłębiu Miedziowym.

Aeroklub Zagłębia Miedziowego stanął na starcie. Skończyły się dyskusje i narzekania, skończyły się marzenia i funkcje często honorowe. Trzeba teraz poważnie zakasać rękawy i stanąć do pracy, aby dała ona oczekiwane owoce.

Dzięki wysiłkowi młodzieży zgłębiono szyby miedzi. Sądzę, że ta sama młodzież Lubina, która sięgnęła po skrzydła, nie pozwoli sobie już nigdy ich odebrać.

Niech wysoki będzie WASZ LOT, lotnicy Lubina!

TADEUSZ MALINOWSKI

10 Część I

NAJLEPSZYCH WYNIKÓW SZYBOWCOWYCH ROKU 1967

WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

Rekord międzynarodowy:

Paul F. Bikle (USA) — 14 102 m (1961 r.)

Rekord Polski:

Stanisław Józefczak, Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 12 500 m (1966 r.)

Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 8 404,5 m (1967 r.)

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1967 roku — 8 404,5 m

1.	Wojciech Mozdyniewicz (Nowy Targ)	— 9 600 m
2.	Jan Wróblewski (Bydgoszcz)	— 9 300 m
3.	Adela Dankowska (Poznań)	— 9 175 m
4—5.	Halina Lizończyk (Warszawa)	— 8 600 m
4—5.	Bogumił Smagowicz (Kraków)	— 8 600 m
6.	Mirosław Gajewski (Kielce)	— 8 500 m
7.	Tadeusz Świst (Nowy Targ)	— 8 100 m
8.	Jerzy Kędzierski (Poznań)	— 7 460 m
9.	Waldemar Ratajczak (Poznań)	— 7 410 m
10.	Marek Moszczyński (Wrocław)	— 7 300 m

PRZEWYŻSZENIE

Rekord międzynarodowy:

Paul F. Bikle (USA) — 12 894 m (1961 r.) 7 029,5 m

Rekord Polski:

Stanisław Józefczak, Jan Tarczoń (Nowy Targ) — 11 680 m (1966 r.)

Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 7 029,5 m (1967 r.)

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1967 roku — 7 029,5 m

1.	Adela Dankowska (Poznań)	— 8 430 m
2.	Jan Wróblewski (Bydgoszcz)	— 8 000 m
3.	Wojciech Mozdyniewicz (Nowy Targ)	— 7 725 m
4.	Bogumił Smagowicz (Kraków)	— 7 300 m
5.	Halina Lizończyk (Warszawa)	— 7 100 m
6.	Zbigniew Nowakowski (Mielec)	— 6 430 m
7.	Jerzy Bem (Wrocław)	— 6 410 m
8.	Marek Moszczyński (Wrocław)	— 6 360 m
9.	Marek Koselski (Jelenia Góra)	— 6 280 m
10—11.	Jan Baran (Wrocław) i Mieczysław Przybylski (Wrocław)	— po 6 260 m

PRZELOT OTWARTY

Rekord międzynarodowy:

Alvin H. Parker (USA) — 1 041,52 km (1964 r.)

Rekord Polski:

Henryk Lisiecki (Jelenia Góra) — 740,6 km (1964 r.)

Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 602,45 km (1967 r.)

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1967 roku — 602,45 km

1.	Kazimierz Gorzkiewicz (Gdańsk)	— 715,5 km
2.	Franciszek Kępka (Bielsko)	— 708 km*
3.	Andrzej Kmiotek (Warszawa)	— 675 km
4.	Zbigniew Nowakowski (Mielec)	— 575 km
5.	Zygmunt Naharnowicz (Białystok)	— 564 km
6.	Czesław Zaleski (Białystok)	— 562 km
7—8.	Alfred Bzyl (Bydgoszcz)	— 560 km
7—8.	Stanisław Kluk (Stalowa Wola)	— 560 km*
9.	Aleksander Kwieciński (Gliwice)	— 558 km
10.	Achil Rudnik (Wrocław)	— 547 km

PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Rekord międzynarodowy:

S. H. Georgeson (Nowa Zelandia) — 730,62 km (1965 r).

Rekord Polski:

Jan Wróblewski (Bydgoszcz) — 678,9 km (1963 r.)

Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 479,12 km (1967 r.)

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1967 roku — 479,12 km

1—2.	Adela Dankowska (Poznań)	— 591,6 km
1—2.	Maksymiliana Paszyc (Wrocław)	— 591,6 km
3.	Jan Wróblewski (Bydgoszcz)	— 563 km
4.	Henryk Muszczyński (Ostrów)	— 519 km
5.	Jerzy Dyczkowski (Lublin)	— 430 km
6.	Kazimierz Kozak (Świdnik)	— 420 km

7—33. Kazimierz Gorzkiewicz (Gdańsk), Jerzy Popiel (Wrocław), Józef Pieczewski (Łódź), Rajmund Jakó (Poznań), Mirosław Królikowski (Warszawa), Edward Popiołek (Kraków), Stanisław Kluk (Stalowa Wola), Jerzy Adamek (Warszawa), Julian Zlobro (Jelenia Góra), Adam Witek (Kielce), Jerzy Góźdź (Ostrów), Franciszek Kępka (Bielsko) Edward Makula (Katowice), Pelagia Majewska (Warszawa), Bogdan Jóźwicki (Radom), Józef Dankowski (Poznań), Alfred Bzyl (Bydgoszcz), Wiktor Sznurowski (Warszawa), Sławomir Kwiatkowski (Katowice), Tadeusz Mikołajczyk (Włocławek), Marek Kochanowski (Gdańsk), Adam Sosnowski (Białystok), Romuald Szamkołowicz (Szczecin), Marek Pawluk (Stalowa Wola), Józef Gorszczyński (Katowice), Zbigniew Kudzewicz (Toruń), Janusz Wasilewski (Wrocław) — wszyscy po 413 km.

x — nieukończony docel-powrót

ZESTAWIŁ: HENRYK KUCHARSKI

PRZELOT DOCELOWY

Rekord międzynarodowy:

Wallace A. Scott (USA) — 837,75 km (1964 r.)

Rekord Polski:

Adela Dankowska (Poznań) — 630,0 km (1964 r.)

Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 477,2 km (1965 r.)

Przeciętna 10 najlepszych wyników 1967 roku — 473,0 km

1.	Zygmunt Naharnowicz (Białystok)	— 564 km
2.	Jerzy Kwieciński (Włocławek)	— 527 km
3—4.	Janusz Gogała (Wrocław)	— 523 km
3—4.	Tadeusz Mikołajczyk (Włocławek)	— 523 km
5.	Paweł Piłat (Jelenia Góra)	— 522 km
6.	Wojciech Knyż (Bydgoszcz)	— 510 km
7.	Zbigniew Żółkoś (Bydgoszcz)	— 504 km
8—9.	Edward Rak (Grudziądz)	— 355 km
8—9.	Zbigniew Szczepański (Krosno)	— 355 km
10.	Jan Wiśnicki (Bydgoszcz)	— 347 km

POSTĘP, ALE...

Po raz trzeci publikujemy listy 10 najlepszych wyników szybowcowych roku w poszczególnych konkurencjach. Listy obecne, w przeciwieństwie do list z lat poprzednich, obejmują łącznie wyczyny uzyskane na szybowcach jedno- i dwumiejscowych. Również jak dotychczas nie wyodrębnia się klasyfikacji kobiecej. Są to więc listy wyników najlepszych bezwzględnie. Tak więc w przyjętym przez nas układzie wszystkie wysokiej klasy wyczyny uzyskane przez kobiety czy przez pilotów na szybowcach dwumiejscowych mają szanse znalezienia się na naszej liście. Wydaje się, że takie ustawienie, praktykowane zresztą bardzo skutecznie od wielu lat w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera, powinno zdać egzamin i w tym przypadku. Wynikiem wspomnianych tu kryteriów jest, że przypominając przy poszczególnych tabelach rekordy podajemy przy wysokości absolutnej i przewyższeniu wyniki uzyskane przez St. Józefczaka wraz z pasażerem, na szybowcu dwumiejscowym. Rezultaty te są bowiem lepsze od rekordów ustanowionych na szybowcu jednomiejscowym, zresztą przez tego samego pilota.

Tabele 10 najlepszych obejmują wyniki uzyskane w następujących konkurencjach: wysokości — absolutna i przewyższenia, przeloty — otwarty, docelowy i docelowo-powrotny oraz przeloty prędkościowe po trasach trójkątów: 100, 200, 300, 400 i 500 km. Ze względów technicznych całość podzielono na dwie części, które przedstawione będą czytelnikom w dwóch kolejnych numerach „Skrzydlatej". W niniejszym numerze publikujemy pięć pierwszych tabel.

Na początek idą tabele wysokości absolutnej i przewyższenia. Postęp jest tu znaczny, jako że przeciętne w obu tych konkurencjach są wyższe o około 500 m w stosunku do rekordowej przeciętnej w r. 1960. Znajdują się tu już nie tylko wysokości uzyskane przy okazji lotu po diament, ale również loty treningowe, np. W. Mozdyniewicza i J. Wróblewskiego. Na wyróżnienie zasługują osiągnięcia A. Dankowskiej, zdobyte w locie z pasażerką na dwumiejscowym „Bocianie", będące rekordami międzynarodowymi w kategorii kobiet. Wysoko w tabelach uplasowała się również młoda szybowniczka z Warszawy H. Lizończyk. W rywalizacji fal tatrzańskiej i jeleniogórskiej, na których uzyskano wysokości uwidocznione w tabelach (poza wyczynem chmurowym Zb. Nowakowskiego), zapisujemy tym razem równowagę. W sumie w lotach wysokościowych cieszy znaczny postęp. Z drugiej jednak strony trzeba przyznać, że osiąganie wyników na skalę rekordu Amerykanina P. F. Bikle'a może pozostawać tylko w najśmielszych marzeniach niepoprawnych optymistów. Nie można tu jednak winić pilotów. Składa się na to cały szereg tzw. obiektywnych trudności, na których omówienie nie starcza tu miejsca.

Realne natomiast wydaje się pobicie rekordu Polski, i to w najbliższym czasie, w przelocie otwartym, pomimo iż zmierzające do tego celu próby ubiegłoroczne nie udały się. Natomiast przekroczenie granicy 1000 km i pobicie rekordu A. H. Parkera wydaje się niezwykle trudno osiągalne. Wierzymy jednak, że na taki wyczyn stać polskiego pilota. Trzeba tylko stwarzać naszym najlepszym szybownikom więcej możliwości podejmowania rekordowych prób. W tej tabeli buduje rekordowa, wysoka przeciętna — 602,45 km, lepsza od przeciętnej z 1966 r. aż o 66,25 km. Przyjętym przez nas zwyczajem na tej liście zamieszczamy również wyniki nieukończonych przelotów po trasie docelowo-powrotnej. Uważamy bowiem, że niewątpliwie duży wysiłek, włożony przez pilota w przelecenie długiej i jak wiadomo trudnej tego rodzaju trasy, zasługuje na takie wyróżnienie. Niezwykle wysoko trzeba więc cenić, uzyskany na „Zefirze 2", wynik F. Kępki — 708 km — zaledwie o niespełna 30 km gorszy od rekordu świata S. H. Georgesona w przelocie docelowo-powrotnym.

Tabela przelotów docelowych, jako jedyna w tej części tabel, nie notuje rekordowej przeciętnej. Wszystkie wyniki są tu jednocześnie diamentami. Natomiast nazwiska pilotów, których zamiarem było bicie rekordów na tym dystansie, znajdują się... na liście przelotów otwartych, z racji niedolecenia do celu. Można mieć chyba nadzieję, że już w br. przeciętna przekroczy tu 500 km, a rekord A. Dankowskiej nie będzie zawstydzał mężczyzn. Niewykluczone jednak, że obecna rekordzistka zdoła ubiec panów i zaleciec jeszcze dalej. Wydaje się ponadto, że rekord świata W. A. Scotta jest, jak żaden inny, w zasięgu polskich pilotów.

Na liście najlepszych przelotów docelowo-powrotnych znajdują się aż 33 nazwiska. Zasługa to głównie ubiegłorocznych szybowcowych mistrzostw Polski, których jedną z konkurencji był właśnie docel-powrót 413 km, rozegrany w dobrych warunkach pogodowych. Listę otwierają wyniki równe nowemu rekordowi międzynarodowemu w kategorii kobiet w klasie szybowców jednomiejscowych, których autorkami są A. Dankowska i M. Paszyc. Rekordem Polski w klasie szybowców dwumiejscowych, jest wynik J. Wróblewskiego. Rekordowa i wysoka jest tu przeciętna. Jest ona lepsza od rekordowej przeciętnej z r. 1965 o prawie 100 km i o ponad 120 km od przeciętnej 1966 r. Ubiegłoroczne wyniki prowadzącej w tabeli trójki oraz wspomniany tu wyczyn F. Kępki, a także pozostałe wyniki każą najwyżej ocenić tę konkurencję z tu przedstawionych. Nie wahalibyśmy się także nazwać tej konkurencji „polską konkurencją roku 1967". Kto wie, czy ta trudna konkurencja nie predestynuje właśnie naszych, znanych z wysokiego poziomu latania, pilotów do zajęcia najwyższego miejsca w tabelach rekordów. Przypominamy, że Polacy byli na tym właśnie dystansie rekordzistami świata w obu klasach (D-I i D-II) i kategoriach (męska i żeńska). Aktualnie dwa z tych rekordów (żeńskie) są w posiadaniu naszych pilotek.

W sumie w roku 1967 widoczny jest postęp, szczególnie w wysokiej średniej wyczynów, ale dystans do najlepszych wyników na świecie jest jeszcze dość znaczny. Nie oznacza to oczywiście, iż nie stać naszych pilotów na jeszcze lepsze przeciętne i rekordy międzynarodowe. By jednak tak się stało, trzeba wiele dalszych wysiłków i dobrej woli samych pilotów oraz jeszcze większych możliwości i posunięć organizacyjnych. Dodatkowym, choć niezwykle ważnym, „szczęściem" jest oczywiście ponadto odpowiednia „szybowcowa pogoda" i trochę szczęścia.

Na zakończenie krótkiego omówienia pierwszej części tabel 10 najlepszych wyników przypominamy, że będą one podstawą do redakcyjnej klasyfikacji na najbardziej aktywnego szybownika i aeroklubu w 1967 r. Zasady punktacji: 1 miejsce — 10 pkt., drugie — 9 pkt., ...10 miejsce — 1 pkt. Liczy się suma punktów uzyskanych we wszystkich konkurencjach. Listę wyników ogłosimy w następnym numerze, przy publikowaniu drugiej części 10 najlepszych wyników szybowcowych roku 1967. Po pierwszych pięciu konkurencjach prowadzą: A. Dankowska — 27,5 pkt. i Aeroklub Bydgoski — 39,87 pkt.

Przy okazji serdecznie dziękujemy aeroklubom w Inowrocławiu, Lublinie, Nowym Targu, Olsztynie, Radomiu, Poznaniu, Stalowej Woli i Rzeszowie za to, iż odpowiedziały na naszą prośbę ogłoszoną w grudniowym numerze świątecznym z ub. r. i przysłały nam listy najlepszych osiągnięć szybowcowych roku. Żałujemy, że na nasz apel nie odpowiedziały pozostałe aeroklubu i ośrodki, co mogło spowodować przeoczenie jakiegoś godnego listy 10 najlepszych wyczynu. Dziękujemy też p. Urszuli Śliwak z ZG APRL za udostępnienie materiałów i pomoc w wyszukaniu najlepszych wyników.

(kh)

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
POLSKA 1968

LESZNO
9 – 23. VI
1968

ORGANIZATOR
AEROKLUB
PRL
WARSZAWA 96
KRAKOWSKIE
PRZEDMIEŚCIE 55
TEL. 26-20-21

XI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA

XI WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS

XI Мировой чемпионат по планерному спорту

XI CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOL A VOILE

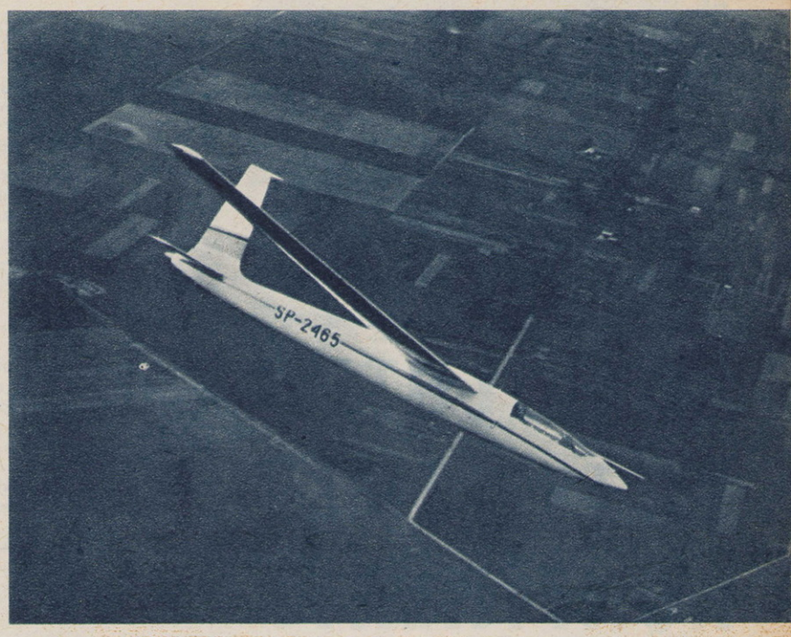
DO MISTRZOSTW JUŻ TYLKO **16** TYGODNI

KIEROWNICTWO XI SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

USTALONY został skład kierownictwa XI Szybowcowych Mistrzostw Świata. Podane niżej osoby już obecnie zajmują się odpowiednim przygotowaniem właściwego funkcjonowania swoich działów w czasie trwania imprezy.

Kierownikiem mistrzostw będzie **Tadeusz REJNIAK**, znany między innymi jako kierownik polskiej ekipy na wielu mistrzostwach świata i zawodach międzynarodowych. A oto dalsze osoby kierownictwa mistrzostw:

	Józef DANKOWSKI	— kierownik sportowy, zastępca kierownika mistrzostw
inż.	**Stanisław Kaczmarek**	— kierownik administracyjny, zastępca kierownika mistrzostw
mgr	**Edmund Klonowski**	— kierownik służby finansowo-księgowej
	Bronisław Arabski	— kierownik służby propagandowej
	Eugeniusz Krajewski	— kierownik służby technicznej
inż.	**Julian Bojanowski**	— przewodniczący Komisji Sędziowskiej
mgr	**Jerzy Adamek**	— zastępca przewodniczącego Komisji Sędziowskiej
	Bolesław Łabno	— szef służby operacyjnej
	Janusz Kolanowski	— szef służby startowej
inż.	**Marian Wiśniewski**	— szef pilotów holujących
	Mieczysław Hajczuk	— szef służby kwaterunkowej
	Tadeusz Ruciński	— szef służby wyżywienia
	Stanisław Mazur	— szef dozoru ppoż.
red.	**Mieczysław Szyk**	— szef biura prasowego
	Bernard Koszewski	— szef służby fotofilmu



Pod nami Leszno! **Foto: A. Ziemiński**

BEZPŁATNY SERWIS TECHNICZNY PZL DLA UCZESTNIKÓW XI SMŚ — POSIADACZY POLSKICH SZYBOWCÓW I PRZYRZĄDÓW

Na życzenie Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego zamieszczamy niezwykle interesującą informację dla zagranicznych posiadaczy polskich szybowców i przyrządów pokładowych, którzy zamierzają startować w mistrzostwach świata. Otóż:

PZL zapewnią wszystkim uczestnikom mistrzostw startującym na własnych szybowcach polskiej produkcji oraz użytkującym polskie przyrządy pokładowe bezpłatny serwis techniczny w zakresie bieżących napraw uszkodzeń wynikłych w trakcie rozgrywania konkurencji.

Do dyspozycji postawiony będzie fachowy personel zapewniający najwyższą jakość wykonanych usług.

PZL insures free technical service comprising repairs of current damages if any during the tasks for all the members of shampinship flying their own gliders of Polish production and using Polish board instruments.

Highly experienced technical staff ensures highest level of works to your disposal.

SZYBOWCE, KTÓRE ZOBACZYMY W LESZNIE

HP-14 jest konstrukcją amerykańską, zaprojektowaną przez znanego pilota i rekordzistę Richarda Schredera. Prototyp wystartował 24.VI.1966 r. Kilkanaście HP-14 zbudowano w USA systemem amatorskim, a brytyjska wytwórnia Slingsby zakupiła licencję. Na HP-14 Schreder zwyciężył w mistrzostwach USA 1966. Szybowiec metalowy, profil skrzydła Wortmanna FX-61-163. Doskonałość ponad 40. Minimalna szybkość opadania 0,61 m/s na predkości 80 km/h.

Z HISTORII MISTRZOSTW ŚWIATA

Z. Żabski

B. Baranowski

MIĘDZYNARODOWE Zawody Szybowcowe, zorganizowane przez Aeroklub Niemiecki na terenie szybowiska Wasserkuppe w dniach od 4 do 18 lipca 1937 roku — uznane w latach następnych jako I SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA — zgromadziły na starcie 27 szybowców z siedmiu państw: Anglii, Austrii, Czechosłowacji, Jugosławii, Niemiec, POLSKI i Szwajcarii. Pełne ekipy, czyli po 5 szybowców, zgłosiły: POLSKA, Anglia i Niemcy.

Pierwszego dnia zawodów, 4 lipca, Piotr Mynarski dokonał przelotu na odległość 351 km, ustanawiając tym wyczynem nowy rekord Polski. Ciekawsze wyniki uzyskano dopiero 13 i 16 lipca. I tak 13 lipca Bolesław Baranowski przeleciał 247 km, a Zbigniew Żabski 258 km. W dniu 16 lipca Polacy przeżywają swój wielki dzień: Bolesław Baranowski dokonuje najdłuższego przelotu dnia, lądując w Ketzin pod Berlinem. Wiadomość o lądowaniu naszego zawodnika wywołała w Wasserkuppe ogromne poruszenie, ponieważ był to pierwszy przelot w Niemczech z Wasserkuppe do Berlina. Inny zawodnik polski, Zbigniew Żabski, podczas lotu na odległość 210 km do Schonau uzyskał największą wysokość dnia i zawodów, wynoszącą 3 285 m.

W niedzielę, 18 lipca, w dniu zamknięcia zawodów ogłoszono jako zadanie dnia przelot po trasie trójkąta 30 km, którego nikt nie mógł wykonać w czasie trwania mistrzostw. Trójkąt ten jako pożegnalne zadanie, nie punktowane, wykonało trzech pilotów: Bolesław Baranowski i dwaj Niemcy.

Udział nasz w mistrzostwach wypadł dodatnio pod każdym względem. Zespołowo — aczkolwiek nie było takiej punktacji — uplasowaliśmy się na drugim miejscu po Niemcach, potwierdzając swoje czołowe miejsce w szybownictwie światowym.

Wyniki: 1. Heini Dittmar (Niemcy), 2. Hofmann (Niemcy), 3. Spaete (Niemcy), **POLACY:** 7. Bolesław Baranowski, 8. Zbigniew Żabski, 10. Piotr Mynarski, 12. Stanisław Brzezina, 21. Romuald Szukiewicz i 24. Edward Peterek. Polacy latali na „Orlikach", PWS-101 „Rekin" i CW-5. Niemiec Dittmar startował na szybowcu „Fafnir-2". Ciekawostką może być udział pilota jugosłowiańskiego na polskim „Komarze". (m)

KORESPONDENCJA WŁASNA
OD Ikarusa VIII

SAMOLOTEM PRZEZ TRZY KONTYNENTY

W tej kieszeni fotela są jeszcze drobiazgi, które w czasie długotrwałej podróży samolotem okazują się niezwykle użyteczne. Kolorowy wachlarz z motywami indyjskimi w kształcie liścia kwiatu lotosu. Czarne elastyczne stopki, coś w rodzaju rannych pantofli. Można więc w samolocie swobodnie zdjąć obuwie i nałożyć na nogi właśnie owe stopki. Skarpetki lub pończochy nie brudzą się, a nogi świetnie odpoczywają. I wreszcie — jest również czarna maska na oczy. To dla tych pasażerów, którzy mają ochotę sobie pospać, a drażni ich światło dzienne lub sztuczne. Zakłada się wtedy na twarz maskę, szczelnie zasłaniającą oczy.

Czego to się nie wymyśla dla wygody pasażerów współczesnych samolotów komunikacyjnych!

Według komunikatu pokładowego lecimy teraz na wysokości 9 000 m. Minęliśmy Mediolan, którego i tak nie widać. Chmury zdają się przerzedzać, ale to nie wystarcza, by coś tam w dole, na ziemi dojrzeć. Sądząc z mapki, według której śledzę trasę lotu, lada moment samolot powinien wzlecieć nad masywy Alp. „Żeby chociaż coś zobaczyć — myślę sobie — byłaby to niemała gratka". Kiedyś przez te Alpy zdarzyło mi się przejeżdżać autokarem, przy okazji wojażu przez Austrię i Szwajcarię. Do kompletu wrażeń brakuje więc mi tylko spojrzenia na nie z góry.

Podają coś lekkiego do jedzenia. Jak gdyby drugie śniadanie. Jest i herbata. Niespodziewanie, w wolnym fotelu obok mnie, dosiada się młoda Hinduska, siedząca uprzednio bardziej w przodzie kabiny. W bordowej sukience — mini wygląda całkiem europejsko, jak wiele naszych dziewcząt liczących 18—20 lat. Zresztą nie bardzo jestem pewien jej wieku, a zapytać nie wypada. Ona rezygnuje z podanego jej posiłku i wykazuje widoczne zainteresowanie widokiem przez okno. Wyciąga z futerału lornetę i prosi mnie, żebym pozwolił usiąść jej trochę przy oknie. Udaję, że czynię to z największą przyjemnością, ale w duchu — przyznaję — nie bardzo jestem zadowolony. Za ten egoizm zostaję rychło skarcony. Dziewczyna okazuje się całkiem fair, bo i mnie daje przez tę lornetę popatrzeć.

Podziwiam w ten sposób z wysokości 9 000 m, przez silne szkła powiększające, rozłożysty masyw największych gór w Europie, który to widok odsłoniły nam właśnie chmury. Kapitan Boeinga informuje, że Alpy przelatujemy w kierunku na Zurych. Wszystko to wygląda trochę niesamowicie. Ostre, groźne i bezludne szczyty gór, z białymi plamami wiecznego śniegu na wierzchołkach, toną w białym puchu mgły, która szczelnie zdaje się je otulać. Ten puch wije się między nimi, znaczy wyraźnie przełęcze i doliny, jak gdyby wskazując drogi wyjścia z gąszcza skał. Nigdzie śladu życia. Gołym okiem trudno odróżnić w tym zimnym, przejmującym masywie gór śnieg od puchu mgły czy ławy chmur, które od strony nizin przylegają do pasma Alp. Wszystko wydaje się być śniegiem, puszystym, miękkim, w sam raz na sanki lub narty.

Potem, aż do Mannheimu, poza zimowym pejzażem chmur nic już więcej nie widać. Pół godziny przed Frankfurtem maszyna zaczyna schodzić do lądowania, przebija chmury i już gdzieś na wysokości około 2 000 m dolatuje do Menu. Stopniowo schodząc, lecimy wzdłuż rzeki, po jej lewej stronie, mijając różne osiedla, aż do autostrady. Wreszcie wyłaniają się przedmieścia i sam Frankfurt, przylegający rozłożyście do prawego brzegu Menu.

Tuż, za słynnym skrzyżowaniem dwóch ważnych zachodnioniemieckich autostrad tzw. frankfurckiego krzyża, lotnisko — Rhein-Main.

Boeing „Air India" siada miękko zaraz na początku pasa. Jest parę minut przed godziną 9.00. Na lotnisku pochmurno i zimno. Dmie porywisty wiatr.

14.

We Frankfurcie nad Menem byłem dziesięć lat temu. Nie wiem co się zmieniło w samym mieście, ponieważ przelot tranzytowy nie pozwala mi go znowu zobaczyć, ale portu lotniczego Rhein-Main nie mogę poznać. Jeden wielki plac budowy. Na pierwszy rzut oka sprawia wrażenie bałaganiarskie. Wszędzie, gdzie tylko spojrzeć, coś się buduje. Budynki, hale, magazyny, pawilony. Ale w tym na pozór bałaganie jest porządek. Sprawnie regulowany ruch w powietrzu i na ziemi.

Autobus dość długo kluczy dobrze oznakowanymi drogami między różnymi zabudowaniami i odwozi pasażerów do zupełnie nie widocznego z daleka, gdzieś z boku położonego budynku który — jak się okazuje — spełnia funkcje tymczasowego międzynarodowego dworca lotniczego. Trudno jednak uwierzyć w tę tymczasowość, ponieważ wnętrze dworca, nowoczesne, prezentuje się nie gorzej od tych, jakie widziałem już uprzednio w Wiedniu czy Rzymie, tyle że o mniejszej powierzchni. Informacja wizualna i akustyczna. Bary, kawiarnie, restauracja, kafejki i mnóstwo najrozmaitszych stoisk — prawie magazynów. Kupić można dosłownie wszystko. Typowe na Zachodzie, błyszczące światłem reklamy okno wystawowe, przez które będącemu tu krótko podróżnemu trudno coś więcej dojrzeć.

Tłum pasażerów, przewalający się z jednego końca poczekalni, w drugi. Kluczą pomiędzy stoiskami, zapełniają kawiarnie i bary. Gapią się w tablice świetlne i reklamy lub, zwyczajnie, siedzą na miękkich kanapkach i czekają. Jest atmosfera wielkiego ruchu. Gwarno i tłoczno. Trzeba dobrze się pilnować, aby nie przegapić odlotu swego samolotu. A przede wszystkim nie oderwać się od swoich współtowarzyszy podróży.

Boeing-727 zachodnioniemieckiej „Lufthansy" na lotnisku we Frankfurcie nad Menem.

Wyżej: Tablice świetlne w poczekalni portu Rhein-Main, informujące o odlotach najbliższych dziesięciu samolotów. Niżej: Fragment poczekalni zagranicznej w tymczasowym budynku odpraw pasażerów w porcie lotniczym Rhein-Main (Frankfurt n. Menem).

Każdy z pasażerów tranzytowych Boeinga „Air India" dostał przy wyjściu z samolotu bon na tzw. odświeżenie się, do zrealizowania w którymś z barków w porcie. Wybieram kawę. Podła. Jak to Niemcy zwykli przyrządzać kawę mimo że z ekspressu, z domieszką cykorii.

Ten frankfurcki port lotniczy, Rhein-Main, nie należy wcale do przeciętnych, jak mógłby ktoś przypuszczać. Po Londynie i Paryżu zajmuje trzecie miejsce w Europie, nie licząc, że jest głównym i największym portem lotniczym NRF. Wyznacza mu się miejsce centralne w europejskiej komunikacji lotniczej. Tu krzyżują się wszystkie ważniejsze linie europejskiego ruchu lotniczgo, jak również przebiegają szlaki komunikacyjne łączące Europę z Azją, Afryką i Ameryką. Ze wszystkich dziewięciu portów lotniczych NRF na Frankfurt przypada ok. 30 procent pasażerów i ponad 50 procent towarów całego zachodnioniemieckiego transportu lotniczego. Pod względem ilości przewożonych towarów i przesyłek pocztowych znajduje się on na Zachodzie, po Londynie, na drugim miejscu w Europie.

Już przed wojną był Rhein-Main ważnym i ruchliwym węzłem europejskiej komunikacji lotniczej, a w hitlerowskich Niemczech stał na drugim miejscu po berlińskim Tempelhofie. Zaraz po II wojnie światowej lotnisko przejęli Amerykanie, czyniąc zeń swą bazę wojskową. Nie opuścili go zresztą do dziś co łatwo zauważyć naprzeciw, po drugiej stronie portu lotniczego. Pełno tam amerykańskich samolotów wojskowych, wśród których dominują transportowe olbrzymy. Świetnie zagospodarowany teren z licznymi zabudowaniami i wyposażeniem, niezbędnym współczesnemu lotnictwu wojskowemu. Obok cywilnych samolotów komunikacyjnych na tych samych pasach startują i lądują, bez żadnego skrępowania, amerykańskie samoloty wojskowe. Zachodnioniemiecka administracja przejęła część terenu wokół lotniska i jego eksploatację wspólnie z Amerykanami w 1949 r. Zaraz też uruchomiono cywilną komunikację lotniczą, rozbudowując intensywnie port.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

PROGRAM „PEGASUS"

LICZĄCA sobie zaledwie dziesięć lat astronautyka rozwija się w wielu kierunkach. Jeden z podziałów rozróżnia dwa zasadnicze nurty: naukowy i technologiczny. Praktycznie nie można ich jednak rozdzielić, bowiem satelity naukowe dostarczają doświadczeń konstruktorom i na odwrót, przy okazji eksperymentów technologicznych realizuje się badania naukowe. Dobrym przykładem takiej sytuacji są loty amerykańskich satelitów serii „Pegaz", przeznaczonych do badania meteorytów.

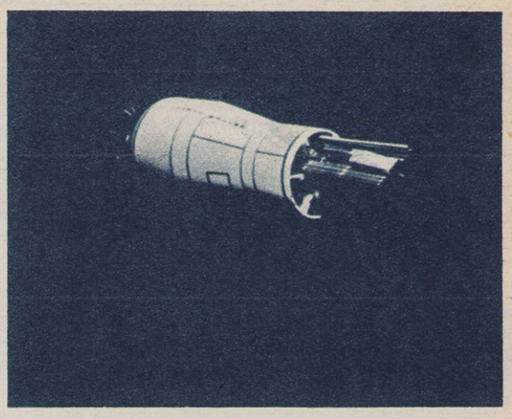
W przestrzeni kosmicznej, jakkolwiek panuje w niej próżnia nieosiągalna w laboratoriach ziemskich, zachodzi ogromna liczba różnorodnych zjawisk. Strumienie cząstek naładowanych, promieniowanie elektromagnetyczne i meteoryty — są to wszystko czynniki stwarzające niebezpieczeństwo dla aparatów wysłanych w Kosmos i dla człowieka. Każdy z nich wymaga osobnych metod badawczych. Duże ciała meteorytowe, o masie powyżej 0,001 g, mogą być śledzone metodami radarowymi i optycznymi przy wlocie do atmosfery ziemskiej. Pył kosmiczny o masie mniejszej niż $0{,}1^{12}$ g stał się dostępny badaniom z chwilą wysłania pierwszych sztucznych satelitów. Umieszczone na nich mikrofony połączone z aparaturą rejestrującą liczyły uderzenia napotkanych mikrometeorytów. Wyniki badań nie zadowalały jednak uczonych. Po pierwsze powierzchnia tych urządzeń była mała, co dawało wskazania przypadkowe różne od przeciętnych, po drugie zaś nieznane pozostało natężenie meteorytów o masach zawartych pomiędzy $0{,}1^{3}$ g i $0{,}1^{12}$ g interesujące konstruktorów pojazdów kosmicznych. Lukę tę miał wypełnić właśnie program „Pegasus". Przewidywane duże rozmiary i masa satelitów wymagały użycia potężnej rakiety nośnej. W USA przeprowadzono właśnie próby w locie rakiety „Saturn-1" i ją też wybrano jako statek nośny. Budowę satelity powierzono Ośrodkowi Lotów Kosmicznych w Hustonvill, odpowiedzialnemu już za konstrukcję „Saturna".

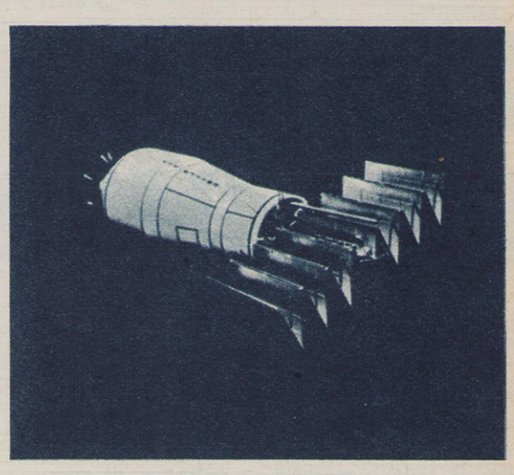
Zasadniczą częścią składową „Pegaza" są skrzydła z tworzywa sztucznego o wymiarach 2920×430×2,5 cm, którym satelita zawdzięcza swą nazwę. Oczywiście podczas startu były one złożone i osłonięte stożkiem ochronnym. Po osiągnięciu orbity, co trwało około piętnastu minut, stożek został odrzucony, a specjalna kratownica metalowa rozłożyła skrzydła. Obie strony skrzydeł są pokryte płytkami aluminiowymi wystawionymi na uderzenia mikrometeorytów. Pod spodem glin powleczony jest warstwą folii wykonanej z dobrego izolatora elektrycznego. Druga strona folii jest pokryta warstwą metalizowaną miedzi. Aluminium i miedź stanowią okładki kondensatora i są naładowane do potencjału 40 V. Jeśli w tak zbudowany czujnik trafi mikrometeoryt o dostatecznie dużej energii kinetycznej by przebić go, wówczas w miejscu uderzenia powstaje plazma, czyli gorący zjonizowany gaz o dobrym przewodnictwie elektrycznym. Następuje krótki przepływ prądu rejestrowany w urządzeniu pamięciowym. Ponieważ powstająca plazma ulega prawie natychmiastowemu rozproszeniu, impuls nie trwa dłużej niż 0,003 s. 416 czujników, każdy o wymiarach 101,6×50,8 cm, zainstalowanych na pokładzie satelitów „Pegaz", podzielone zostały na trzy grupy o różnych grubościach warstwy glinu. Najwięcej, bo 366 jest czujników o grubości 0,0423 mm. Liczby czujników o grubości 0,0085 i 0,0042 mm wynoszą odpowiednio 34 i 16. Dzięki takiemu zróżnicowaniu możliwe stało się badanie nie tylko częstotliwości uderzeń meteorytów, ale także ustalenie jej dla cząstek o różnych energiach kinetycznych.

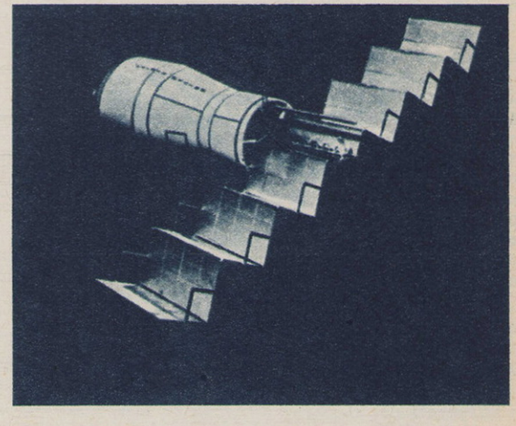
Konstruktorzy pojazdu podkreślają analogię między zdolnością meteorytów do przebijania czujników „Pegaza" i elementów składowych innych aparatów kosmicznych czy skafandrów kosmonautów, których bezpieczeństwo skłoniło do podjęcia omawianego programu. Masa satelity wynosi 10,4 tony, z czego na ostatni człon rakiety nośnej przypada 6,6 tony na czujniki 1,4 tony, zaś 2,4 tony na pozostałe części. W skład aparatu, oprócz opisanych urządzeń czujnikowych i rejestrujących, wchodzą także systemy: orientacji przestrzennej, łączności i energetyczny. Ten ostatni składa się z akumulatorów oraz ładujących je ogniw słonecznych. Energia elektryczna służy do utrzymania stałego napięcia na okładkach kondensatora oraz zasilania systemu łączności i urządzeń pomocniczych badających warunki wewnątrz satelity (temperatura, prawidłowe funkcjonowanie jego elementów). Informacje o uderzeniach mikrometeorytów, położeniu względem Ziemi i Słońca w chwili trafienia oraz o stanie aparatury są przekazywane na rozkaz z Ziemi do stacji śledzących. W początkowej fazie eksperymentu, w celu pełnego wykorzystania napływających danych, do programu zaangażowano 35 ośrodków obserwacyjnych. Na podstawie pierwszych dziesięciu miesięcy realizacji programu NASA ogłosiła wstępny raport o wynikach badań. Otóż przebicie powierzchni 10 m² może się zdarzyć w ciągu roku: 1,2 raza dla aluminium o grubości 0,0423 mm, 5,7 raza dla glinu o grubości 0,0085 mm i wreszcie 6,6 raza dla materiału 0,0042 mm. Są to oczywiście wartości przeciętne, odpowiadające niskim orbitom satelitarnym.

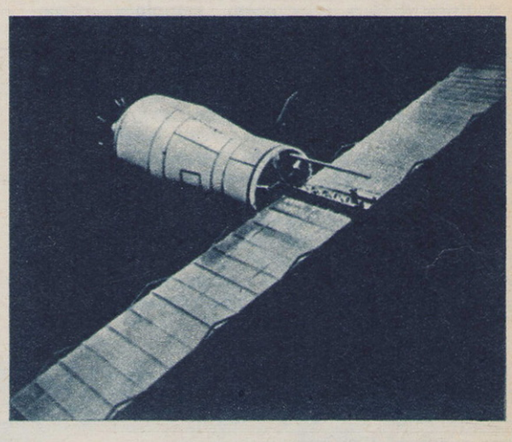
Satelity „Pegaz", które do 25 października 1966 r. zarejestrowały łącznie 1427 uderzeń meteorytów w badanym przez nie przedziale energetycznym, funkcjonują do tej pory. Na obecnym etapie ich głównymi zadaniami ma być badanie długotrwałego wpływu czynników przestrzeni kosmicznej na urządzenia satelity. Prócz tego są zbierane informacje o okresowych zmianach gęstości przestrzennej mikrometeorytów, o wokółziemskich pasach radiacji i bilansie cieplnym Ziemi. Rozpatrywano także możliwości wysłania podobnych obiektów z czujnikami o grubości 0,1—0,25 mm. Jednak przy obecnych trudnościach budżetowych NASA ich realizacja jest mało prawdopodobna. Natomiast nie wiadomo, jaki los spotka projekt, by podczas któregoś z lotów załogowych oddzielić i sprowadzić na Ziemię fragment skrzydła jednego z „Pegazów", celem dokładnego zbadania laboratoryjnego. Byłoby to niewątpliwie ciekawe wydarzenie, mogące dostarczyć nowych, bezpośrednich informacji.

JERZY WIERZBOWSKI









Kolejne fazy rozkładania w Kosmosie „skrzydeł" przez sztucznego satelitę badawczego „Pegaz".

SATELITY SERII „PEGAZ"

Nazwa satelity	Data startu	Apogeum-perigeum	Rakieta nośna
„Pegaz-1"	16.II.65	729—502 km	„Saturn" SA-9
„Pegaz-2"	25.V.65	745—508 km	„Saturn" SA-8
„Pegaz-3"	30.VII.65	534—519 km	„Saturn" SA-10

50 LAT ARMII RADZIECKIEJ

Z ukazujących się po wojnie publikacji, traktujących o rozwoju i działalności radzieckich sił powietrznych, większość poświęcona jest lotnictwu myśliwskiemu i szturmowemu. Dzieje lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu są dotychczas najmniej znaną kartą historii radzieckich sił powietrznych. Z okazji 50 rocznicy utworzenia Armii Radzieckiej postanowiliśmy zapoznać naszych Czytelników, w skrócie oczywiście, z działaniami bojowymi radzieckiego lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu w okresie II wojny światowej.

RADZIECKIE LOTNICTWO DALEKIEGO ZASIĘGU

PRZED wojną lotnictwo bombowe radzieckich sił powietrznych dzieliło się na bombowce bliskiego i dalekiego zasięgu. W początkowym okresie wojny zarówno jedne jak i drugie działały na korzyść wojsk lądowych. Powstrzymać nieprzyjaciela, wykrwawić go — oto główne zadanie wszystkich rodzajów sił zbrojnych w tamtym okresie.

Pierwsze dni wojny. Czołgi nieprzyjacielskie, samochody, piechota parły na wschód, siejąc śmierć i zniszczenie. Trzeba było powstrzymać tę potworną lawinę, wyniszczyć ją, złamać jej ducha bojowego. Najważniejszym zadaniem — była walka z czołgami. Ale lotnictwo bombowe w tym czasie mogło skutecznie niszczyć tylko skupiska czołgów. W tym celu należało, przede wszystkim, niszczyć przeprawy i w ten sposób powodować zgrupowania jednostek zmechanizowanych. W takich „wąskich gardłach" grupy czołgów nieprzyjacielskich stanowiły doskonały cel dla bombowców.

W pierwszych dniach lipca 1941 r. bombowce zniszczyły przeprawę przez rzekę Horyń, na zachód od Szepietówki. Czołgi nieprzyjacielskie, oczekując na ponowne zbudowanie przeprawy, skupiły się w miasteczku Otrog. I tu dopadły je bombowce.

4 lipca 1941 r. wieczorem samoloty rozpoznawcze wykryły olbrzymie zgrupowanie czołgów i samochodów nieprzyjacielskich tuż obok przeprawy przez Berezynę w rejonie Bobrujska. Grupa bombowców TB-3 pod dowództwem majora Grabienki zniszczyła przeprawę, a o świcie załogi lotnictwa bombowego bliskiego zasięgu wykonujące lot na maszynach SB zniszczyły w tym rejonie znaczną liczbę czołgów i samochodów.

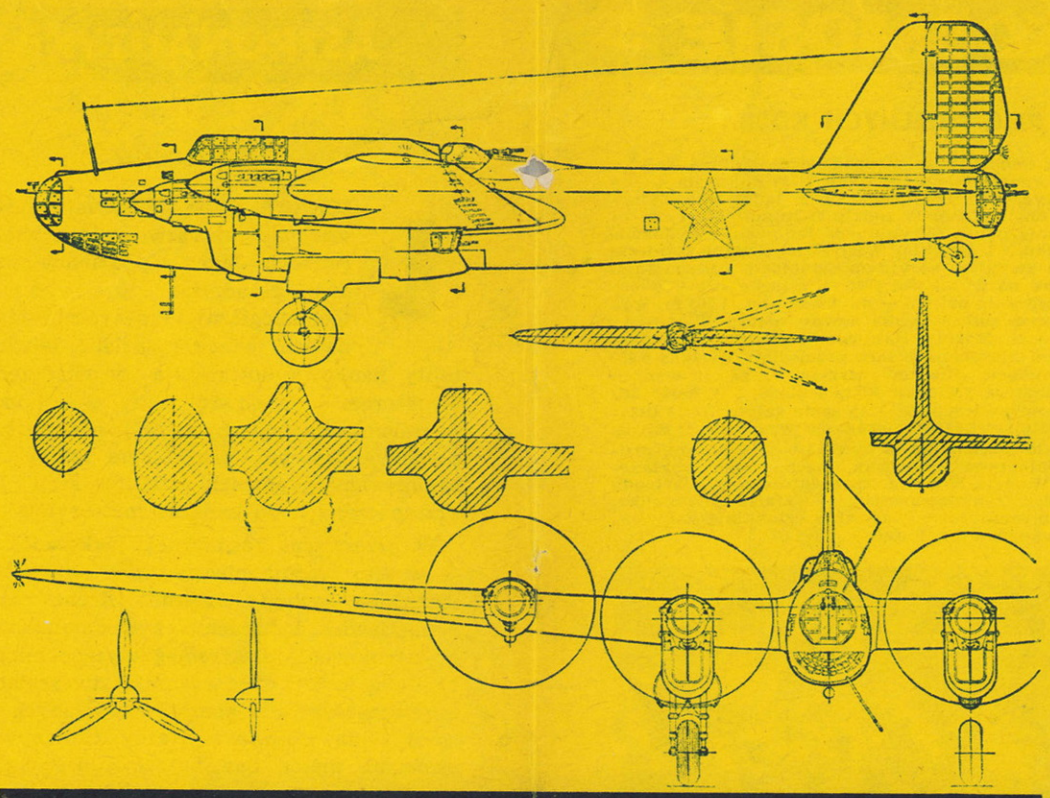
Propaganda hitlerowska w początkowym okresie wojny radziecko-niemieckiej szerzyła fałszywe pogłoski o zniszczeniu lotnictwa radzieckiego. Kłamstwo to zostało jednak bardzo szybko zdemaskowane. Równocześnie bowiem z przystąpieniem do działań na korzyść wojsk lądowych, radzieckie lotnictwo bombowe rozpoczęło bombardowanie obiektów wojskowych w Berlinie, Szczecinie, Królewcu, Gdańsku i innych miastach.

I tak, w kilka tygodni po napaści Niemiec na Związek Radziecki, pułk ciężkich bombowców Pe-8 wystartował do lotu bojowego. Celem wyprawy był nalot odwetowy na stolicę III Rzeszy — Berlin. Samoloty niezauważone przeleciały na dużej wysokości linię frontu i pokonawszy przestrzeń okupowanej Polski znalazły się w granicach Niemiec. Tu panował spokój... Wyprawa znalazła się nad celem. Zrzuciwszy śmiercionośny ładunek, samoloty wzięły kurs powrotny — na wschód.

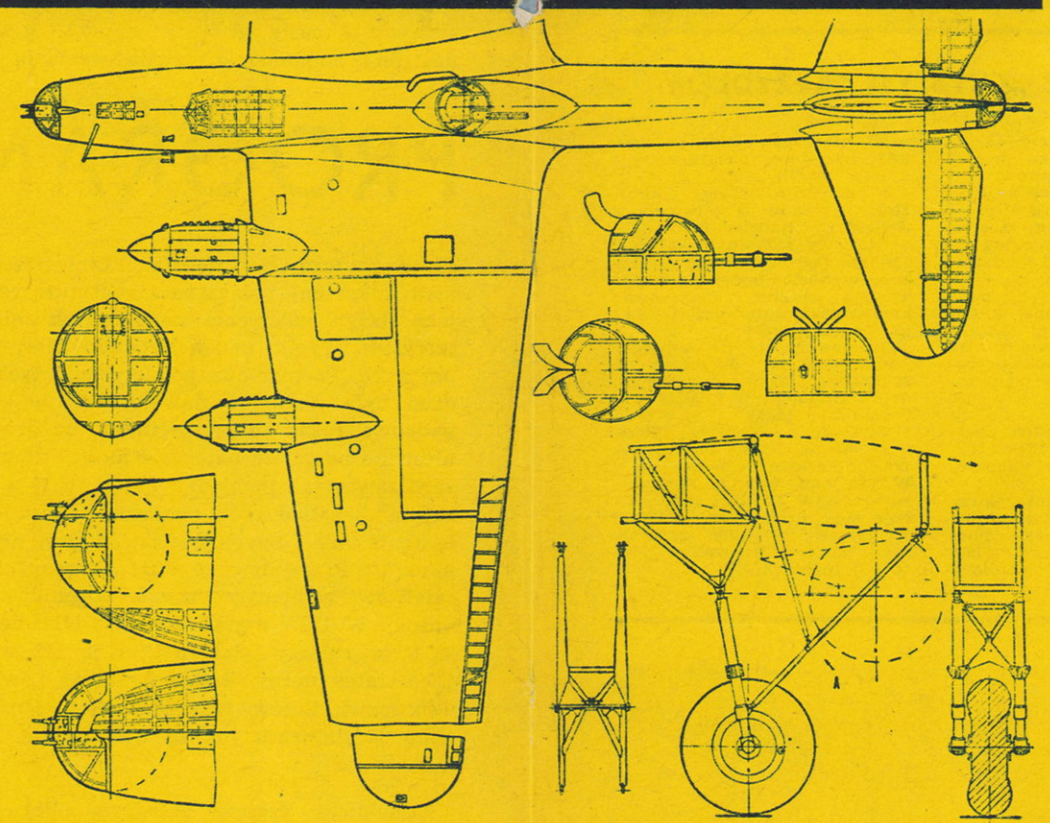
W oddali na niebie pojawiły się błyski wybuchów artylerii przeciwlotniczej, coraz bardziej pozostające w tyle. Wszystkie samoloty wracały do bazy. Nazajutrz „Komunikat Niemieckich Sił Zbrojnych" podał oficjalnie o nocnym nalocie angielskich (?) bombowców na Berlin i zestrzeleniu pewnej ilości maszyn. W odpowiedzi na to brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa, po dokładnym sprawdzeniu w jednostkach, wyjaśniło w specjalnym komunikacie, że tej nocy lotnictwo RAF nie działało w tym rejonie, a podane zestrzały są, po prostu, kłamstwem. Sprawa ta wyjaśniona została ostatecznie przez komunikat radziecki.

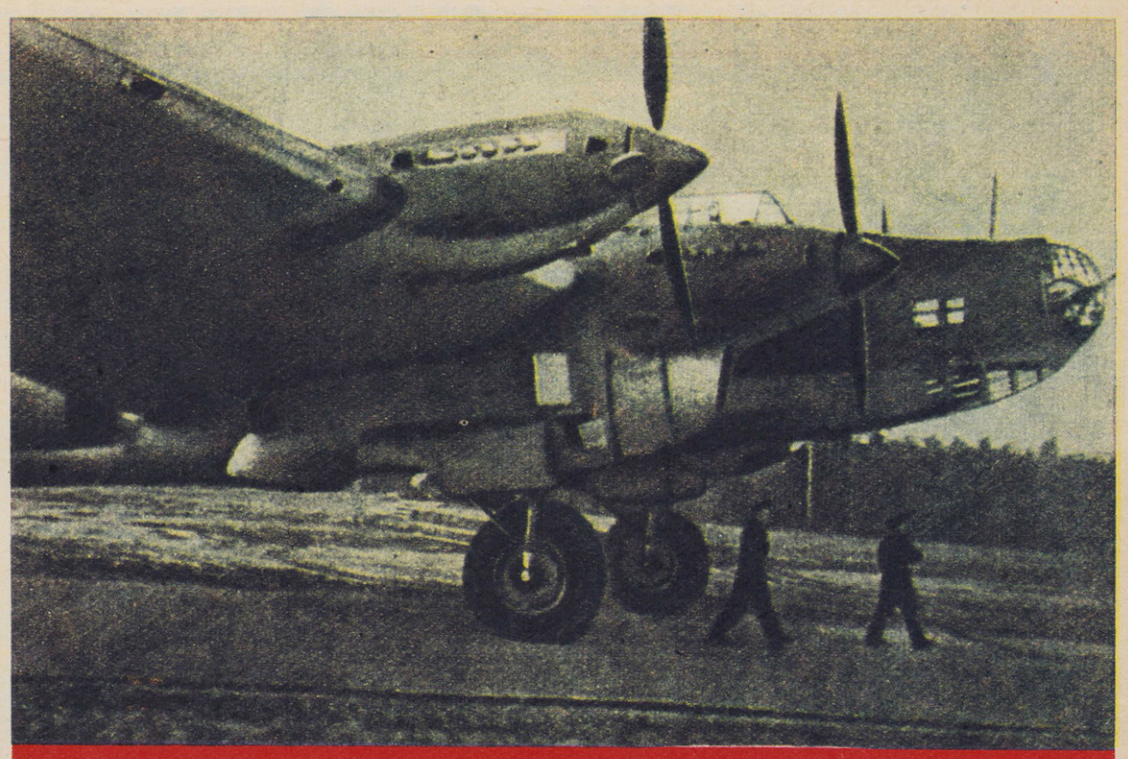
W 1941 r. część bombowców Pe-8 otrzymała 14-cylindrowe chłodzone powietrzem silniki gwiazdowe (podwójna gwiazda 2 x 7 cylindrów) typu ASz-82FN o mocy 1600 KM każdy, które podniosły znacznie właściwości lotne tego samolotu. Pe-8 z silnikiem ASz-82A osiągał prędkość 430—450 km/h, pułap 9350 m i zasięg 6000 km. Czynniki te (to jest pułap i zasięg) zdecydowały o pewnym wyróżnieniu samolotu Pe-8 i używaniu go przez dowództwo radzieckie do zadań specjalnych. Zadaniem takim był, między innymi, pamiętny przelot Pe-8 z radziecką delegacją rządową na pertraktacje do Anglii. A oto przebieg tego lotu.

Z lewej: Czołgi hitlerowskie zniszczone w grudniu 1941 r. pod Moskwą w wyniku ataku bombowców radzieckich. Z prawej: Bombowiec radziecki Il-4 (DB-3F) o zasięgu ponad 4 000 km. Samolot był wyposażony w radiostację, radiopółkompas oraz pilota automatycznego. W nocy z 7 na 8 sierpnia 1941 r. samoloty Il-4 dokonały pierwszego nalotu na obiekty wojskowe Berlina. Nalot był całkowitym zaskoczeniem dla Niemców. Od tej pory w Berlinie obowiązywało zaciemnienie.



RADZIECKI CIĘŻKI SAMOLOT BOMBOWY PE-8





Bombowiec Pe-8. Silniki AM-35A (4 × 1350 KM). 17 000 l paliwa. 4 000 kG bomb (bomby po 100, 250, 500 lub 1 000 kG). Prędkość max. — 440 km/h na wys. 6 360 m. Pułap — 10 300 m. Zasięg z 2 000 kG bomb — 4 700 km. Uzbrojenie — 6 k. masz. i 2 działka. Pe-8 mógł przewozić 50 uzbrojonych żołnierzy na odległość 2 000 km.

Wieczorem z 19 na 20 kwietnia 1942 r. z podmoskiewskiego lotniska wystartował samolot Pe-8 pilotowany przez pułkownika Endela Ruuseppa. Na pokładzie samolotu, oprócz załogi, znajdowała się radziecka delegacja rządowa z ministrem spraw zagranicznych. Lot ten był ściśle tajny, a o starcie wiedzieli tylko nieliczni. Pułkownik pilot E. Ruusepp wspominał kilka lat później:

„Przygotowania do lotu przebiegały w największej tajemnicy, a wieczór 19 kwietnia spędziłem z załogą przy maszynie. W pewnej chwili przez bramę lotniska wjechała grupa samochodów zmierzająca w naszą stronę. W wysiadających rozpoznałem ministra spraw zagranicznych i marszałka lotnictwa Gołowanowa: O godz. 18 min. 40 koła naszego samolotu Pe-8 oderwały się od ziemi. Czekał nas niebezpieczny lot przez linię frontu, nieprzyjacielskie tereny i morze. Nad Kalininem przelatywaliśmy burzę, linię frontu przekroczyliśmy na wysokości 6500 metrów. Dwukrotnie dostawaliśmy się w światła reflektorów i ogień artylerii przeciwlotniczej, lecz przelot nieprzyjacielskiego terenu musiał być dokonany za wszelką cenę przed świtem. Wkrótce nawiązaliśmy łączność z dowództwem lotnictwa brytyjskiego, które od tej chwili prowadziło nas po kursie.

20 kwietnia 1942 r., po locie trwającym 10 godzin 15 minut, wylądowaliśmy na angielskim lotnisku Dundee. Delegacja radziecka witana była przez dostojników brytyjskich i przedstawicieli RAF..."

Obiekty wojskowe i przemysłowe na terenie Niemiec bronione były przez znaczne siły artylerii przeciwlotniczej i lotnictwa myśliwskiego. Załogi uczestniczące w nalotach, a szczególnie piloci i nawigatorzy, musieli wykazać maksimum hartu, odwagi i kunsztu lotniczego, aby sprostać postawionym zadaniom.

Hordy hitlerowskie, mimo olbrzymich strat, parły w kierunku Moskwy.

Jesienią i zimą 1941 r. na kierunku moskiewskim toczyły się niezwykle zacięte walki. Uczestniczyło w nich również lotnictwo bombowe dalekiego zasięgu.

W okresie walk pod Moskwą doskonale zdała egzamin metoda prowadzenia działań bojowych zwana „nocnym polowaniem". W działaniach tych wykorzystywano bombowce Il-4. Załogi polujące atakowały transporty kolejowe, tworząc „korki" głównie na stacjach węzłowych oraz blokowały z powietrza lotniska nieprzyjaciela, z których dokonywano nocnych nalotów na Moskwę.

Dowódcą jednej z pierwszych załóg „polujących w nocy" był Eugeniusz Fiodorow — dziś dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego. Dołączywszy do jakiegokolwiek samolotu hitlerowskiego wracającego z zadania, załoga Fiodorowa leciała nad lotnisko nieprzyjaciela i gdy tylko włączono reflektory lotniskowe — bombardowała samoloty na stoiskach.

Po rozbiciu hord hitlerowskich pod Moskwą, wojska radzieckie mogły przejść na ważniejszych kierunkach do kontrofensywy. Zaistniała więc konieczność zwiększenia zasięgu działania lotnictwa. Należało bowiem bombardować obiekty nieprzyjaciela na zapleczu, węzły komunikacyjne, lotniska, magazyny i ośrodki przemysłowe w samych Niemczech. W tym celu w 1942 r. utworzone zostało lotnictwo dalekiego zasięgu, które miało wykonywać zadania przewidziane w planach Naczelnego Dowództwa.

Stosunkowo duży, jak na ówczesne czasy, zasięg działania samolotów (od Moskwy do Berlina), potężny ładunek (do czterech — pięciu ton bomb na samolot) oraz stosowanie w szerokim zakresie manewru umożliwiły lotnictwu bombowemu dalekiego zasięgu bombardowanie obiektów nieprzyjaciela położonych na dalekim zapleczu oraz uczestniczenie w większości operacji Armii Radzieckiej.

Latem 1942 r. na olbrzymim terytorium w rejonie Donu rozgorzała jedna z największych bitew drugiej wojny światowej. W bitwie tej aktywnie uczestniczyły również jednostki lotnictwa dalekiego zasięgu, bombardując wojska i sprzęt nieprzyjaciela, znajdujące się tuż przed pierwszą linią jednostek radzieckich i na przeprawach oraz samoloty hitlerowskie na lotniskach przyfrontowych. Lotnictwo dalekiego zasięgu wykonało tu 12 280 samolotolotów, zrzucając na nieprzyjaciela przeszło 173 000 bomb.

O skuteczności bombardowania wojsk i sprzętu przeciwnika świadczą fragmenty meldunku dowódcy jednej z niemieckich dywizji pancernych:

„13.9. (1942 r.) lotnictwo bombowe nieprzyjaciela rozpoczęło nocne naloty na pozycje naszych wojsk. Bombowce, atakując z dużej wysokości, nie dawały nam spokoju przez całą noc, nie mówiąc już o stratach w ludziach i sprzęcie.

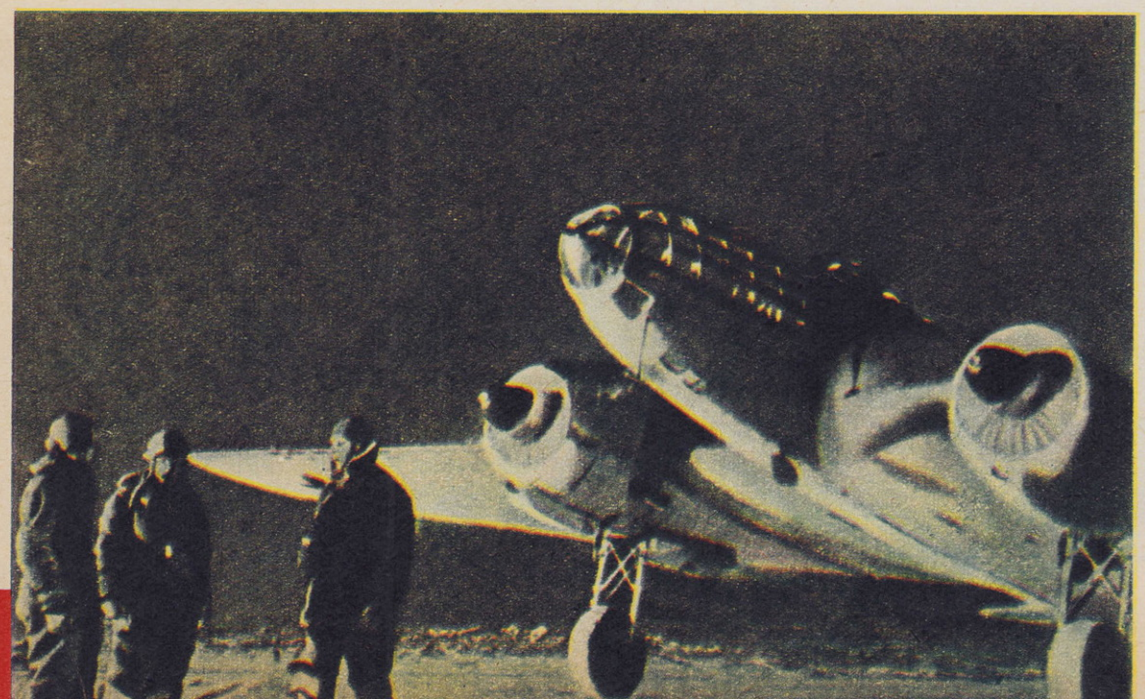
24.9. Szczególnie dają się nam we znaki ciągłe naloty lotnictwa nieprzyjacielskiego na nasze pozycje.

6.10. Nocne bombowce nadal skutecznie bombardują nasze wojska i stanowiska ogniowe artylerii".

Dowództwo radzieckich wojsk lądowych bardzo wysoko oceniało działania nocnych bombowców, które niszcząc siłę żywą i sprzęt nieprzyjaciela przyczyniały się równocześnie do osłabienia ducha bojowego żołnierzy nieprzyjacielskich.

Po druzgocącej klęsce pod Stalingradem armia niemiecka zmuszona została do odwrotu. Ale dowództwo hitlerowskie nie zrezygnowało jeszcze wówczas z działań zaczepnych. Planując letnią ofensywę, postanowiło za wszelką cenę utrzymać przyczółek na Półwyspie Tamańskim, z zamiarem rozwinięcia stamtąd nowej operacji na północnym Kaukazie i zaangażowania tam znacznych sił Armii Radzieckiej.

W tym celu dowództwo hitlerowskie zgrupowało na lotniskach krymskich prawie 1000 samolotów, w tej liczbie około 400 bombowców. Zadaniem ich było powstrzymać natarcie wojsk radzieckich na Półwyspie Tamańskim i wspierać własne jednostki walczące o rozszerzenie przyczółka.



CIĄG DALSZY NASTĄPI

ZSRR

▲ **Niedawno** radziecki śmigłowiec Mi-4, pilotowany przez Jurija Rachmanowa (drugi pilot Nikołaj Tiepłow) dokonał lądowania na wschodnim wierzchołku jednej z najwyższych gór Europy — Elbrusa (5 600 m). Śmigłowcem tym dostarczono na wierzchołek składany domek, przyrządy naukowe, wyposażenie laboratoryjne i wszelkie niezbędne sprzęty dla urządzenia pracowni uczonych Instytutu Fizjologii Ukraińskiej Akademii Nauk, prowadzących badania nad aklimatyzacją żywych organizmów w warunkach niedotlenienia. Śmigłowcem przetransportowani również zostali sami uczeni, dla których wejście na wierzchołek drogą lądową byłoby zbyt trudnym przedsięwzięciem.

▲ **ZSRR** dysponuje samolotami rozwijającymi prędkość równą liczbie Macha 3. Latać one mogą na wysokości 30 km i pokonywać odległości wielu tysięcy kilometrów — pisze w dzienniku „Moskowskaja Prawda" zastępca dowódcy radzieckich sił lotniczych generał Miszuk. Bombowce radzieckie, uzbrojone w rakiety, mogą również operować na małej wysokości z prędkością naddźwiękową, co przeciwnikowi znacznie utrudnia ich wykrywanie. Mogą one poza tym razić wroga bez konieczności przenikania do jego strefy obrony przeciwlotniczej. W ostatnich latach utworzono w ZSRR lotnicze jednostki transportowe wyposażone w samoloty i urządzenia, umożliwiające szybkie przerzuty nie tylko wojsk desantowych ale również sprzętu, w tym ciężkich czołgów i zespołów wyrzutni rakietowych.

ChRL

▲ **Nad** chińską prowincją Junnan zestrzelono niedawno amerykański bezpilotowy samolot zwiadowczy. Agencja Nowych Chin stwierdza, że jest to już piętnasty od listopada 1964 r. amerykański samolot bez pilota, zestrzelony w przestrzeni powietrznej Chińskiej Republiki Ludowej.

FRANCJA

▲ **Samolot** „Mirage-G" o zmiennej geometrii skrzydeł osiągnął podczas próbnego lotu na wysokości około 12 tysięcy metrów prędkość przekraczającą dwukrotnie szybkość dźwięku. W dyrekcji zakładów Dassault'a, które wyprodukowały samolot, oświadczono, że „Mirage-G" nie osiągnął jeszcze swej maksymalnej prędkości. Była to jedenasta próba prędkości tego samolotu.

IRAN

▲ **Na konferencji** z udziałem władz lotniczych Iranu i Związku Radzieckiego postanowiono, że irańskie towarzystwo komunikacji powietrznej „Iran Air" uruchomi począwszy od 1 kwietnia br. nową linię regularną, która połączy Teheran z Moskwą i Londynem. Na szlaku tym latać będą samoloty Boeing-727 należące do towarzystwa irańskiego. Samoloty radzieckie obsługują trasę Teheran—Moskwa już od września 1964 roku.

TUNEZJA

▲ **W Tunisie**, w dniach 9—11 stycznia br., odbyła się konferencja krajów arabskich (tzw. Maghrebu), poświęcona problemom lotnictwa cywilnego. Dyskutowano nad sprawą zacieśnienia współpracy. Poruszony został także problem utworzenia wspólnego towarzystwa lotniczego.

MALI

▲ **Budowa** nowego lotniska międzynarodowego dla Bamako — stolicy afrykańskiego państwa Mali, finansowana będzie z funduszów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej. Istniejące lotnisko jest zbyt małe i nie może być rozbudowane dla przyjmowania samolotów odrzutowych.

JAPONIA

▲ **Latem** br. rozpocznie się budowa nowego międzynarodowego portu lotniczego Tokio w Narita, w pobliżu stolicy Japonii. Port ma obsługiwać 16 mln pasażerów. Trzy pasy startowe: jeden o długości 4 500 m, jeden — 2 500 m i jeden — 3 200 m. Najdłuższy pas ma być częściowo gotów w końcu roku 1971. Przewidywana data oddania portu całkowicie do eksploatacji — w roku 1986. Komunikację z centrum Tokio będzie utrzymywać nowo zbudowana autostrada i szybka kolej miejska.

Lubow Ułanowa

PIĘĆ DZIELNYCH KOBIET

Jak już donosiliśmy, w październiku ub. r. żeńska załoga radzieckiego samolotu Ił-18 dokonała wspaniałego wyczynu, przelatując bez lądowania odległość 7 664 km w ciągu 12 godzin 12 minut. Start nastąpił w Symferopolu (Krym), zaś lądowanie w Jużno-Sachalińsku, na Dalekim Wschodzie. Dzielne lotniczki leciały na zwykłym seryjnym samolocie pasażerskim, początkowo na wysokości 8000 m, a następnie — w celu zaoszczędzenia paliwa — na wysokości 11 500 m. Wyczynem swym załoga pobiła dawny rekord Walentyny Grizodubowej, Mariny Raskowej i Poliny Osipienko, które przed niespełna 30 laty przeleciały dystans 6 434 km na samolocie „Rodina", otrzymując za ten wyczyn tytuły Bohatera Związku Radzieckiego. W sześć dni po rekordowym przelocie — ta sama załoga Ił-18 ustanowiła następny rekord, osiągając wysokość 13 513 m.

Pierwszym pilotem Ił-18 była Lubow Ułanowa, drugim — Walentyna Słobodska, mechanikiem pokładowym — Waleria Popowa, nawigatorem — Gertruda Olechnowicz, radiotelegrafista — Maria Adamienko. Obok — prezentujemy wszystkie członkinie załogi — autorki rekordowych lotów.

J. Olechnowicz

W. Popowa

M. Adamienko

W. Słobodska

CORAZ WIĘCEJ SAMOLOTÓW Z „CZYSTYM SKRZYDŁEM"

W Związku Radzieckim najpopularniejszym samolotem pasażerskim staje się jednopłatowiec z silnikami odrzutowymi umieszczonymi w tylnej części kadłuba, w pobliżu sterów. Wszystkie nowe typy radzieckich samolotów pasażerskich (z wyjątkiem naddźwiękowego Tu-144) budowane są w tym układzie.

Konstruktorzy radzieccy zwracają uwagę na cztery podstawowe zalety nowego typu samolotu. Przede wszystkim skrzydła, uwolnione od gondoli silnikowych, nabierają znacznie lepszych właściwości aerodynamicznych. O wiele łatwiejsze jest także rozmieszczenie na nich klap do lądowania i skrzeli upraszczających start i lądowanie. W przypadku awarii jednego z silników mniejsza jest asymetria ciągu, którą musi pokonać pilot. I wreszcie — szum silników nie przenika do pomieszczeń dla pasażerów.

Samoloty odrzutowe z „czystym skrzydłem" pojawiły się w Związku Radzieckim stosunkowo niedawno. Według oceny przedstawicieli radzieckich linii lotniczych, do roku 1970 właśnie te maszyny będą głównie eksploatowane w komunikacji lotniczej. „Aerofłot" zamierza wprowadzić na linie krajowe dalekiego zasięgu samoloty Ił-62 (zabierające 186 pasażerów), na linie średniego zasięgu — samoloty Tu-154 (o 158 miejscach pasażerskich) oraz na krótkich trasach Jaki-40 (dla 24 pasażerów).

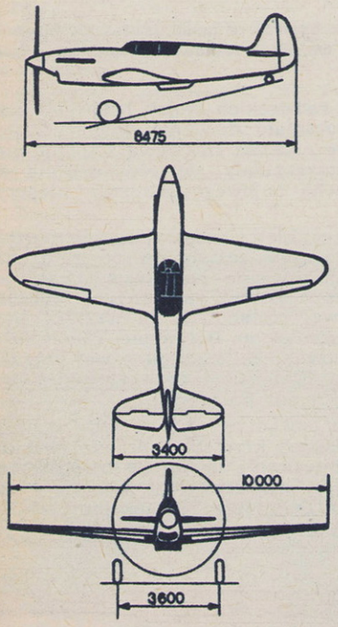
Szacuje się, że dzięki wprowadzeniu nowych samolotów odrzutowych radzieckie linie lotnicze będą w stanie w 1970 roku przewieźć 75 milionów osób, podczas gdy w roku 1967 przewozy pasażerów wyniosły 54 mln osób.

Z niecierpliwością „Aerofłot" oczekuje na pierwszy w Związku Radzieckim naddźwiękowy samolot pasażerski Tu-144. Jego prędkość podróżna wynosić będzie 2,5 tys. km na godzinę. Luksusowe kabiny samolotu obliczone są na 121 pasażerów.

Obecnie radzieckie samoloty komunikacyjne docierają do 42 krajów. W minionym roku uruchomiono linie międzykontynentalne Moskwa — Tokio i Moskwa — Montreal. Przeprowadzono loty próbne na trasie Moskwa — Nowy Jork. W szybkim tempie rozbudowuje się w ZSRR i modernizuje sieć lotnisk pasażerskich. W latach 1967—1970 zostanie zbudowanych 37 nowych portów lotniczych.

SAMOLOTY KRAJU RAD

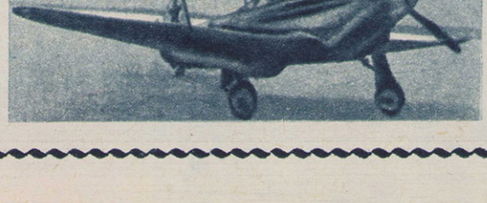
JAK-1 (I-26)

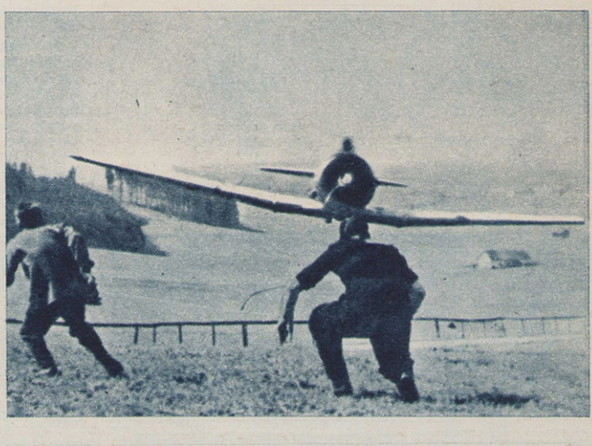


W wyniku konkursu, rozpisanego w ZSRR przy końcu lat trzydziestych na nowy typ myśliwca, zespoły młodych konstruktorów zbudowały cały szereg dobrych samolotów. Jednym z najbardziej udanych był myśliwiec I-26, zaprojektowany przez zespół pod kierownictwem A. S. Jakowlewa. Dolnopłat ten, o powierzchni 17,15 m², wyróżniał się małym ciężarem w locie — 2 847 kG. Konstrukcja — mieszana. Uzbrojenie: działko SzWAK kalibru 20 mm strzelające przez oś reduktora i dwa karabiny maszynowe SzKAS 7,6 mm. Z silnikiem M-105 P myśliwiec rozwijał prędkość do 580 km/h. Wysokość 5 000 m osiągał w 5,4 min.

W roku 1940 samolot otrzymał silnik M-105 PF o mocy 1 240 KM. Jego prędkość (otrzymał on już oznaczenie Jak-1) wzrosła do 599 km/h. Ze względu na wyjątkowo dobre własności pilotażowe i bojowe Jak-1 został szybko skierowany do produkcji seryjnej, a później budowany w licznych wersjach rozwojowych. I tak na bazie Jaka-1 budowano znane myśliwce Jak-7, Jak-9 i Jak-3. Ich zasięg wykorzystywany podczas wykonywania zadań na rzecz lotnictwa bombowego i zwiadowczego, wzrósł w 1944 roku do 1 400 — 2 000 km.

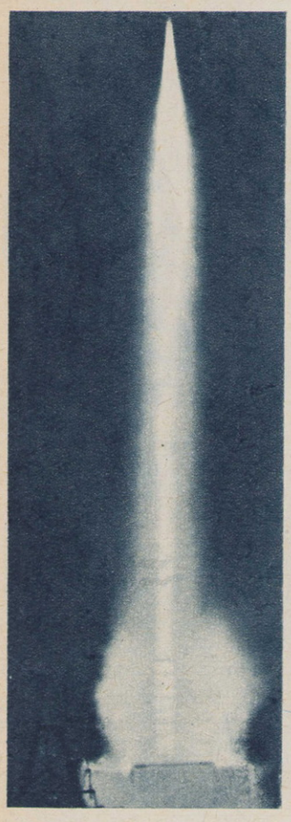
Na rysunku i zdjęciu: Jak-1.





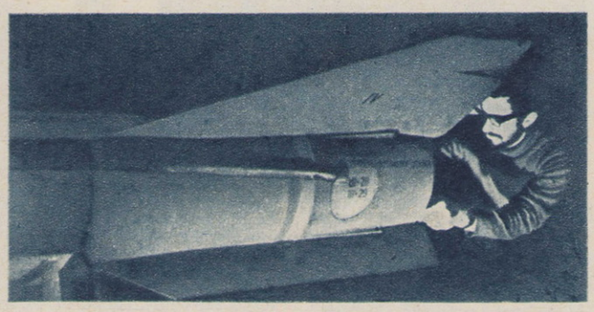
ZACHODNIONIEMIECKI „KOSIAK"

W jednym z numerów zachodnioniemieckiego miesięcznika lotniczego „Der Flieger" zamieszczono fotoreportaż zatytułowany „Deutsche Luftwaffe übt Tiefflug" (Niemieckie powietrzne siły zbrojne ćwiczą loty niskie). Jedno z tych zdjęć — zamieszczamy. Owszem, u nas w Polsce też ćwiczy się tego rodzaju loty, a umiejętność ich wykonywania musi posiadać każdy pilot... sportowy. Z tą jednak różnicą, że nie dobiera się w tym celu niemal bezludnego, pozbawionego zabudowań i tzw. przeszkód terenowych terenu, jak to widać na powyższym zdjęciu.



ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Półwysep Heussa na Ziemi Franciszka Józefa. Tu pracuje zespół uczonych radzieckich w obserwatorium - stacji naukowo-badawczej noszącej miano „Drużba". Tutaj od roku 1957 prowadzone są regularne sondaże atmosferyczne przy pomocy rakiet. Rakiety sięgające pułapu około 100 km badają temperaturę, ciśnienie, gęstość powietrza i inne właściwości górnych warstw atmosfery. Począwszy od roku 1965 rozpoczęły tu start rakiety typu MR-12, jeszcze sprawniejsze od poprzednich, sięgające wysokości 180 km. W okresie Roku Spokojnego Słońca i innych podobnych międzynarodowych przedsięwzięć stacja „Drużba" współpracowała z uczonymi francuskimi. Z terenu stacji wystartowały dwie rakiety MR-12, unosząc aparaturę pomiarowo - badawczą przygotowaną przez francuskich uczonych z Centrum Badania Przestrzeni Kosmicznej. Kierownikiem grupy francuskiej uczestniczącej w sondażu rakietowym była doktór nauk pani Chanen. W badaniach uczestniczył samolot IŁ-18, na którego pokładzie zabudowano francuską aparaturę elektrofotometryczną. Eksperyment polegał na sfotografowaniu dwóch obłoków sodowych, umieszczonych na wysokościach 120 i 180 kilometrów. W ten sposób polarna stacja radziecka „Drużba" zapoczątkowała współpracę naukową między ZSRR i Francją. Na zdjęciach: z lewej — start rakiety MR-12 z lodów Północy i przygotowanie rakiety meteorologicznej (niżej). Obsługuje inż. Aleksiej Stepanow.



☆

Sieć stacji systemu telewizyjnego „Orbita" pokrywa już prawie cały teren Kraju Rad. Na zdjęciu u dołu jedna ze stacji przekaźnikowych w Jużno Sachalińsku.

☆

Wieś Gorodiszi w Mołdawii (ZSRR). Na pobliskim wzgórzu ustawiono baterię rakiet — dzieło młodych konstruktorów pracujących pod kierownictwem Georgija Łuki. Rakiety to niezwykłe — służą do zwalczania chmur gradowych, niszczących bogate plony rolników i sadowników. Jak widać, „bateria" składa się z czterech prowadnic umożliwiających start czterech rakiet. Prawdopodobnie głowice rakiet zaopatrzone są w ładunki wybuchowe, które wybuchając na określonej wysokości powodują falę uderzeniową, niszczącą zarodniki gradu w chmurze. Na zdjęciu z prawej — przygotowania rakiet do startu.

☆

W Belgii ukazała się nowa publikacja poświęcona astronautyce. Wydawnictwo nosi tytuł „Zeszyty kosmiczne". Zeszyt pierwszy poświęcono naszemu naturalnemu satelicie — Księżycowi. W ciągu roku przewidziano wydanie sześciu zeszytów, w tym dwóch specjalnych.

☆

Dwa białe szczury odbyły niedawno podróż na wysokość 150 km w zasobniku rakiety sondażowej „Aerobee". Celem lotu było zbadanie żywych organizmów w pewnych warunkach nieważkości.

☆

Zakłady Pratt Whitney (USA) zakontraktowały budowę silnika rakietowego o ciągu 110 Ton.

☆

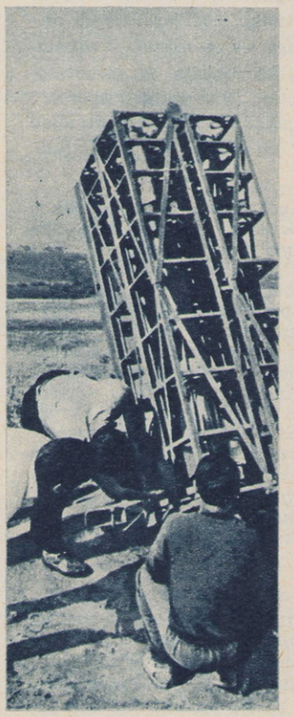
W Kourou na terenie Gujany Francuskiej trwają prace nad uruchomieniem śledzących stacji radiolokacyjnych, które służyć będą przyszłemu ośrodkowi rakietowemu (pierwszy start, jak wiadomo, przewidziano na rok 1969). W skład stacji wchodzą potężne anteny radiolokatorów „Bretagne" i „Adour".

☆

INTELSAT międzynarodowy system komunikacji satelitarnej, będzie pośredniczył w organizowaniu transmisji telewizyjnych z Igrzysk Olimpijskich w Meksyku. Dwa satelity stacjonarne pomogą przekazywać audycje z Ameryki Południowej do Europy.

☆

Znów pojawiają się informacje, że wnętrze kabiny statku kosmicznego „Apollo" zostanie wypełnione mieszaniną 60 procent tlenu i 40 procent azotu, zamiast czystego tlenu.



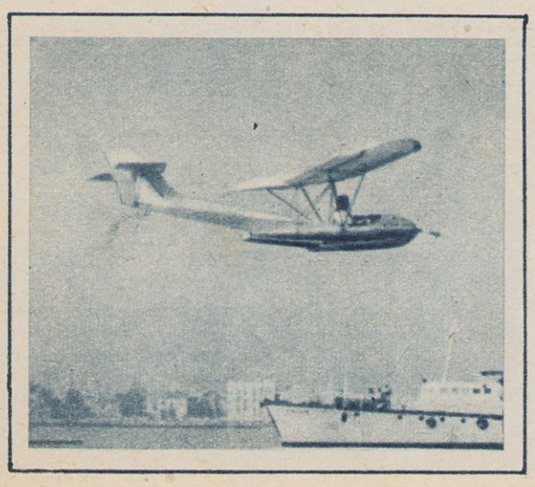
SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

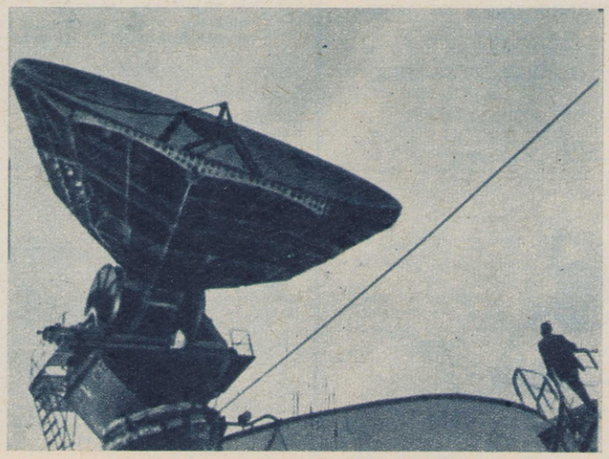
■ *Szybownicy Niemieckiej Republiki Demokratycznej wykazują stale rosnącą aktywność. Kolejny Biuletyn Aeroklubu NRD zatwierdził aż 74 nowe srebrne odznaki. Ogólna ich liczba w NRD wynosi aktualnie 1 271. Ponadto siedemnastu pilotów zdobyło diamenty za przeloty docelowe ponad 300 km.*

■ *Nowymi rekordzistami Niemieckiej Republiki Demokratycznej są Bernd Nolte który wykonał przelot docelowo-powrotny długości 413 kilometrów oraz Irmgard Morgner z Magdeburga, która w klasie D II uzyskała prędkość 44,73 km/h na trójkącie 100 km.*

■ *Przeprowadzone zostały próby w locie dwumiejscowego szybowca produkcji Schleichera AS-K 13. Szybowiec ten, w cenie około 4 000 dolarów, przeznaczony jest do szkolenia i treningu. Oto jego ważniejsze dane techniczne i osiągi (z pomiarów w locie), rozpiętość — 16 m, długość — 8,13 m, powierzchnia nośna — 17,50 m², wydłużenie — 14,6, ciężar pustego — 290 kG, ładunku — 190 kG, w locie — 480 kG. Obciążenie powierzchni nośnej — 21,7 kG/m² przy jednej osobie i 26,8 kG/m² w dwie osoby. Dopuszczalna prędkość maksymalna — 200 km/h, w powietrzu burzliwym — 140 km/h. Dopuszczalna prędkość za samolotem — 140 km/h, za wyciągarką — 100 km/h. Minimalne opadanie 0,7 m/s i 0,8 m/s (dla jednej i dwóch osób), minimalne prędkości 56 i 61 km/h. Doskonałość — 27.*

■ *Bruno Milti zbudował amatorską konstrukcję wodnoszybowca (niżej na zdjęciu). Ciężar konstrukcji 75 kG, a lata to z prędkością 45—50 km/h.*





SŁAWNI LOTNICY

Jeden z czołowych pilotów rumuńskich okresu międzywojennego, jednooki Georghe Banciulescu, ukończył szkołę lotniczą w 1920 roku w Tecuci. Zaliczany on jest do nielicznych pilotów rumuńskich, którzy dokonali wielu dalekich i trudnych rajdów.

Do pierwszych przelotów Banciulescu należało pokonanie odległości na trasie Iasi — Lwów — Warszawa — Kraków — Warszawa — Lwów — Iasi. Początkowo odbywał on przeloty na samolocie Breguet-14, a następnie na Potezie-15.

W 1925 roku wraz z Romeo Popescu dokonał udanego przelotu na Potezie-15 z Bukaresztu do Paryża. We wrześniu 1926 roku wystartował wraz z mechanikiem Ion'em Stoica, na samolocie Potez-25, do przelotu na trasie Paryż — Bukareszt. Nad terytorium Czechosłowacji, w rejonie Tatr, na skutek słabej widzialności, nastąpił wypadek. Samolot uległ rozbiciu. Rannego Banciulescu odwieziono do szpitala. Mechanik Ion Stoica zginął. W tym to wypadku Banciulescu stracił oko.

Georghe Banciulecsu

Banciulescu nie zrezygnował jednak z latania. Mimo jednego oka uczestniczył z powodzeniem w 1927 i 1928 roku w pokazach lotniczych. W 1933 roku przystąpił do europejskiego lotu okrężnego na trasie: Bukareszt — Belgrad — Zagrzeb — Wenecja — Mediolan — Marsylia — Barcelona — Madryt — Bordeaux — Paryż — Londyn — Paryż — Strasburg — Praga — Wiedeń — Belgrad — Bukareszt. Ogółem w ciągu dziewięciu dni przeleciał 8 000 km. Swój lot wykonał na samolocie produkcji i konstrukcji rumuńskiej SET. Na innym samolocie rumuńskim, typu IAR, przeprowadził przeloty również o charakterze międzynarodowym: Bukareszt — Warszawa; Bukareszt — Praga i Bukareszt — Paryż; Bukareszt — Sofia — Istambuł — Bejrut — Gaza — Kair, a następnie przez Tunis — Palermo — Neapol — Rzym — Wenecję i Zagrzeb do Bukaresztu. W tym okresie przeleciał ogółem 15 000 km.

W latach trzydziestych Banciulescu brał żywy udział w życiu sportowym, działał w Aeroklubie Rumuńskim, reprezentował go na posiedzeniach FAI poza granicami kraju.

Często Banciulescu nazywa się jednookim pilotem rumuńskim.

(m)

Cenzurka

Przypuszczalnie najtrafniejsze to określenie dla „druku urzędowego" APRL, noszącego tytuł „Klasyfikacja Sekcji Modelarstwa Aeroklubów Regionalnych na podstawie działalności sportowej w roku 1967". Chodzi w tym przypadku po prostu o porównanie pracy sportowej, czyli współzawodnictwo.

Zajrzyjmy do tej wielkiej cenzurki, obejmującej trzydzieści sześć aeroklubów i popatrzmy na stopnie. Pierwsze miejsce, prawie na samych piątkach, zajął Aeroklub Warszawski (uzyskując 303 pkt.), na drugim znalazł się Aeroklub Poznański (234 pkt.), a na trzecim Aeroklub Wrocławski (213 pkt.). Na ostatnich miejscach znalazły się Aerokluby: Mielecki, Rzeszowski i Słupski.

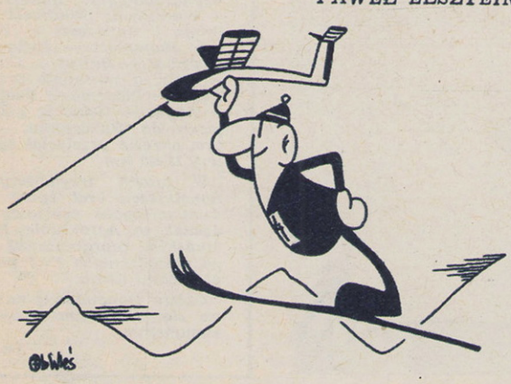
Wyniki sportowe zaklęte w suche liczby mają wymowę dość specjalną, szczególnie, jeśli zestawione są w tabelach ułatwiających porównanie. A oto parę wniosków wyciągniętych po lekturze statystycznej. Wniosków na pewno dyskusyjnych (jak wszystko jest dyskusyjne, o czym piszę). Z tabeli wyłania się wielce niepokojący obraz słabej pracy aeroklubów z juniorami, czyli najmłodszymi lotnikami. Podaję fakty — na 36 klubów tylko 10 (dziesięć!) uzyskało jako tako możliwą punktację za działalność z juniorami, a przy pozostałych figurują z e r a. To chyba gorzej niż szkolna dwója! Nie chce się wprost wierzyć, aby takie aerokluby jak Krakowski, Pomorski, Gdański, Opolski, Łódzki, Szczeciński czy Kielecki nie prowadziły jakiejś akcji w ciągu całego minionego roku. Zły duch podszeptuje w tym miejscu: może regulamin klasyfikacji jest niedopracowany, a aerokluby niewinne? — Doprawdy, nie potrafię odpowiedzieć na takie pytanie!

Następna sprawa to małe rakietnictwo. I tutaj sytuacja niewesoła. Jeśli najlepszy, Aeroklub Warszawski, ma na cenzurce dwóję z małego rakietnictwa, a po nim Wrocławski i Częstochowski, Bydgoski i Śląski oraz 22 inne kluby — to delikatnie mówiąc, coś jest nie w porządku. Przy tym — o ironio losu — Aeroklub Krakowski (siedziba DOR-u) zdobył tylko 25 pkt. za rakietnictwo, a Aeroklub Ziemi Lubuskiej (nie mający specjalnego ośrodku rakietowego) uzyskał 66 pkt., nie mówiąc o rekordziście Pomorskim z 92 punktami czy Podhalańskim z 79 punktami.

Jak widać z powyższych danych, losy juniorów jakoś połączyły się z małym rakietnictwem. W obu przypadkach mieliśmy w roku ubiegłym niedociągnięcia. Być może szersze zainteresowanie juniorów rakietnictwem powiększyłoby punktację zarówno w rubryce „juniorzy" jak i „rakiety". Myślę w dalszym ciągu — o czym wielokrotnie już pisałem — iż rakietnictwo najsilniej przyciąga najmłodszych modelarzy. Mówią o tym statystyki nie tylko nasze ale i zagraniczne. Przypuszczalnie tylko zbyt mała liczba silników rakietowych hamuje rozwój modelarstwa naszej epoki. Bo opory „moralne", które do niedawna mieli co starsi instruktorzy, już się przełamały i widzimy dziś tych instruktorów wśród grona najlepszych entuzjastów rakietnictwa. Przykładem może być Aeroklub Poznański, którego szef modelarstwa zbiera doświadczenia dosłownie na wszystkich imprezach rakietowych i już ma za sobą solidną punktację: zarówno za rakiety, jak i juniorów.

W taki sposób przeglądając doroczną cenzurkę pomedytowaliśmy nieco nad minionym sezonem. Czy rok bieżący przyniesie poprawę stopni? Tego nie wiem, chociaż wiem, że rodzice zawsze pocieszają się, iż w następnym roku przypilnują odrabiania lekcji nawet przy pomocy korepetytora... Nowy sezon jednak już się zaczął — pierwszy krok należy do Aeroklubu Podhalańskiego. Już mają punkty i za rakietnictwo i na pewno za juniorów. Gratulacje!

PAWEŁ ELSZTEIN



VII ZAWODY MODELI RAKIET W MUSZYNIE

JUŻ po raz siódmy w ciągu sześciu lat społeczeństwo miasta Muszyny miało okazję oglądania zawodów rakietowych. Zawody te zostały zorganizowane przez utalentowanych modelarzy z Modelarni Lotniczej „Zefirek" z Muszyny. Piękna, zimowa, słoneczna pogoda, jak gdyby specjalnie zamówiona, wprowadziła bardzo pogodny nastrój. Jedynie brak większej ilości silników nie pozwalał aby startowała większa liczba zawodników (startowało 8 zawodników w 4 zespołach). Zawody rozegrano w konkurencji rakiet czasowych oraz rakietoplanów, na silnikach serwyjnych „Krywałd". W obu konkurencjach każdy zawodnik miał prawo do posiadania dwóch rakiet i dwóch rakietoplanów, którymi wykonywał dwa loty (lepszy był punktowany).

W kategorii rakiet czasowych pierwsze miejsce uzyskał Juliusz Jarończyk — 115 s., przed Mieczysławem Gruca — 114 s. i Anna Załuska — 79 s. W kategorii rakietoplanów pierwsze miejsce uzyskała Anna Załuska — 141 s., przed Janem Hauke — 90 s. i Mieczysławem Gruca — 83 s. Zespołowo zwyciężył zespół „Zefirka" w składzie Anna Załuska i Janina Rączka 298 pkt., przed zespołem Koła Rakietowego Sanatorium „Jar" w składzie: Jan Hauke i Jerzy Rusinek 154 pkt.

Na zakończenie zawodów zostały wręczone pamiątkowe proporce oraz dyplomy i nagrody rzeczowe z rąk kierownika zawodów Franciszka Kowala.

Zawody te, jak i wszystkie poprzednie organizowane w Muszynie — spełniły swoje zadanie, były świetną propagandą modelarstwa rakietowego, dostarczyły wiele sportowych emocji, a kibicom zapewniły przyjemną rozrywkę.

Oto zwycięzcy dotychczasowych zawodów, rozegranych w Muszynie, a organizowanych przez Koło Rakietowe Sanatorium „Jar" i Modelarnię Lotnicza „Zefirek".

I Zawody Modeli Rakiet — 29.VII.1962: 1 miejsce — Wiesław Górecki, „Zefirek", 250 m.

II Zawody Modeli Rakiet — 29.VI.1963: 1 miejsce Franciszek Kowal, „Jar", 300 m.

III Zawody Modeli Rakiet — 21.VI.1965: 1 miejsce Krzysztof Kocot, „Zefirek" 380 m.

IV Zawody Modeli Rakiet — 14.VI.1965: 1 miejsce Tadeusz Kuzak, „Jar", 235 m.

V Zawody Modeli Rakiet — 24.X.1965: 1 miejsce Marek Fiutowski, „Jar", 500 m.

VI Zawody Modeli Rakiet — 19.VIII.1966: rakiety — 1 miejsce Krzysztof Kocot, „Zefirek", 113 s., rakietoplany: Anna Załuska, „Zefirek" 141 s.

W okresie ostatnich sześciu lat w Muszynie wyszkolono 290 modelarzy rakietowych, wykonano 1 300 modeli rakiet, wystartowało 960 rakiet, suma wysokości lotu tych rakiet wynosi ponad 250 km. Urządzono 12 wystaw obrazujących dorobek muszyńskich modelarzy. Modelarze brali udział w 18 zawodach rakietowych oraz organizowali 44-krotnie pokazy lotów modeli rakiet, rakietoplanów i rakietoszybowców na terenie kraju.

Warto dodać, że w VII Zawodach Modeli Rakiet nie obowiązywało dostarczanie modeli do Komisji Sędziowskiej po odbytym locie. Udogodnienie to wprowadzono ze względu na górzysta rzeźbę terenu. Dziwi fakt, dlaczego mimo projektów wysuwanych przez większość modelarzy rakietowych z całej Europy nie wprowadzono poprawek do Kodeksu Sportowego FAI w sprawie startu dwoma modelami w dwóch lotach, bez konieczności przedstawienia modelu po locie. Bo czy modelarstwo rakietowe ma sens, jeśli modelarz na zawodach w pogoni za modelem zmaga się czasem z różnymi przeszkodami naturalnymi takimi jak: silny wiatr, rzeka, płoty, dachy, kominy fabryczne itp.? Bywa i tak, że zawodnik wraca na start zmęczony i załamany — bez modelu, gdyż wiek, stan zdrowia czy też nieuczciwość ludzi uniemożliwiły dostarczenie modelu do Komisji Sędziowskiej w określonym czasie. W związku z tym często zawodnicy dopuszczają się wykroczeń przeciw regulaminowi, przedstawiając komisji cudze modele lub startują modelami nie zgłoszonymi uprzednio, licząc się z ewentualnością nieodnalezienia modelu. A przecież nie na tym polega szlachetna rywalizacja sportowa na zawodach. Ujemną również stroną jest to, że zwłaszcza młodzi modelarze w tym czasie, kiedy muszą biegać podczas silnego wiatru za swoimi modelami, mogliby uczyć się, obserwując loty różnych konstrukcji bardziej doświadczonych modelarzy.

Kończąc te refleksje wypada życzyć w roku 1968 oprócz osiągnięć — konkretnego programu szkolenia dla modelarzy rakietowych, wprowadzenia zdobywania odznak i licencji oraz przydziału materiałów, chociażby dla członków kadry rakietowej.

FRANCISZEK KOWAL

Na zdjęciach: powyżej — Franciszek Kowal na zawodach rakietowych w Toruniu w roku ubiegłym. Obok — zwycięski zespół z Muszyny: Janina Rączka i Anna Załuska. Niżej — wychowankowie F. Kowala na starcie.
Foto: J. J. i P. E.

Pierwszy start w 1968 roku

Przy dużej pomocy Powszechnej Spółdzielni Spożywców w Nowym Sączu zorganizowano w dniu 21 stycznia na lotnisku w Łososinie Dolnej II Zimowe Zawody Modeli Rakiet, z udziałem 22 zawodników reprezentujących 6 ekip: DOR Kraków — 2, „Jar" Muszyna — 5, „Zefirek" Muszyna — 5, Internat Mszana Dolna — 2, PSS Nowy Sącz — 4 i Ośrodek Modelarski APh-4.

Zawody rozegrano w dwóch konkurencjach: rakiet czasowych i rakietoplanów. Funkcję Głównego Komisarza objął dyr. PSS oraz wiceprezes społeczny APh pil. Zdzisław Cieśla.

Już w czasie pierwszych startów okazało się, że na skutek niskiej temperatury powstały trudności z otwieraniem spadochronów.

Oto wyniki pierwszej dziesiątki w rakietach:

1. Urszula Ulman (DOR Kraków) 24 + 104 s., 2. Józef Czarnek (Ośr. APh) 26 + 92 s., 3. Edward Kantor (Ośr. APh) 7 + 91 s., 4. Artur Złotowski (PSS N. Sącz) 15 + 72 s., 5. Józef Sopata (Mszana Dol.) 9 + 73 s., 6. Tadeusz Kuzak („Jar" Muszyna) 36 + 30 s., 7. Artur Paciorek (DOR Kraków) 3 +52 s., 8. W. Golachowski (PSS N. Sącz) 27 + 24 s., 9. Andrzej Sadkowski (Ośr. APh) 15 + 29 s., 10. Juliusz Jarończyk („Zefirek" Muszyna) 18 + 25 s.

Dziesięciu najlepszych w rakietoplanach:

1. Artur Złotowski (PSS N. Sącz) 141 + 342 s., 2. Wojciech Golachowski (PSS N. Sącz) 102 + 146 s., 3. Andrzej Sadkowski (Ośr. APh) 12 + 155 s., 4. Mieczysław Gruca („Zefir" Muszyna) 92 + 73 s., 5. Artur Paciorek (DOR Kraków) 65 + 82 s., 6. Józef Czarnek (Ośr APh) 14 + 104 s., 7. Urszula Ulman (DOR Kraków) 61 + 55 s., 8. Janina Raczka („Zefir" Muszyna) 91 + 10 s., 9. Czesław Krzyżak (Mszana Dolna) 44 + 44 s., 10. Tadeusz Kuzak („Jar" Muszyna) 35 + 41 s.

Punktacja końcowa:

	rakie- toplany	rakie-	ogóty łem
1. PSS N. Sącz	138	731	869
2. Ośrodek APh	216	285	501
3. DOR Kraków	183	263	446

Główną nagrodę, Puchar Przechodni ufundowany przez Zarząd PSS, zdobyła ekipa PSS w składzie: Artur Złotowski i Wojciech Golachowski.

Na zakończenie zawodów Główny Komisarz dyr. PSS pil. Zdzisław Cieśla wręczył zwycięzcom dyplomy oraz nagrody ufundowane przez PSS.

ZYGMUNT ZAJĄC

Na starcie w Nowym Sączu. Poniżej: Zakładanie rakiety na wyrzutnię w asyście głównego komisarza pil. Z. Cieśli. U dołu: Ekipa DOR — Kraków: Urszula Ulman i Artur Paciorek.

Foto: J. Czernek

NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

Ledwo pochwaliliśmy Aeroklub Podhalański za rozpoczęcie tegorocznego sezonu, a tu już Aeroklub Wrocławski sygnalizuje telegraficznie, że w dniu 28 stycznia przeprowadzono we Wrocławiu, na Placu Wolności koło Opery, zimowe zawody modeli na uwięzi. Organizatorem była modelarnia MDK. Na starcie, jak donosi nam Zdzisław Pakielewicz, stanęło 22 zawodników z sześciu modelarni lotniczych. Zawody ukończyło 19 zawodników. Pierwsze miejsce zajął Jan Szumiński z MDK-Wrocław — 22 pkt, przed Januszem Kurulukiem z tejże modelarni — 91 pkt i Piotrem Olko ze Szkoły Podstawowej nr 71 (55 pkt). Warto podkreślić, że inicjatorem tej ciekawej imprezy, którą oglądało około 1 600 widzów, był Józef Benedikt, znany modelarz i konstruktor wrocławski.

★

Dyrektor Pałacu Młodzieży im. B. Bieruta w Katowicach magister Leon Małkowski zwraca się za naszym pośrednictwem do wszystkich modelarzy-uczniów, aby już przygotowywali swoje modele i zgłaszali udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających na Uwięzi, które organizowane będą w tym roku w dniach 4-5 maja. Zawody te przeznaczone są dla juniorów zrzeszonych w placówkach wychowania pozaszkolnego, aeroklubach i Lidze Obrony Kraju.

★

W warszawskim ośrodku modelarskim na Gocławiu wykonywane są laminatowe kadłuby do radiomodeli: wieloczynnościowych z napędem i szybowca stylizowanego na „Fokę". Kadłuby te są całkowicie wykonane z materiałów dostępnych w kraju i niewątpliwie w przyszłym sezonie wiele modeli z praktycznie niezniszczalnymi kadłubami ukaże się na naszych lotniskach.

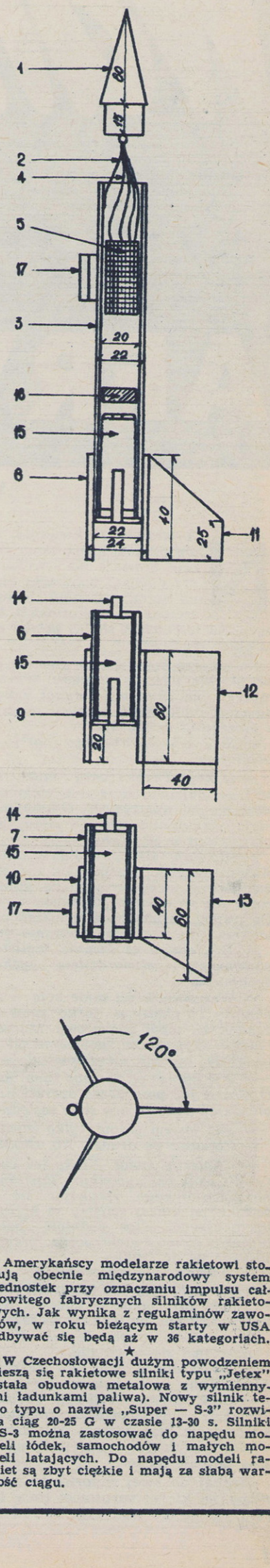
★

Konstruktor silnika z krążącym tłokiem typu SW-92, którego rysunki wykonawcze zamieszczone były w „Skrzydlatej" nr 25 z 1964 roku, opracowuje obecnie kolejną wersję silnika tego typu. Nowy silnik charakteryzuje się mniejszymi rozmiarami i brakiem użebrowania nieomal na całej obudowie zewnętrznej. Ułatwi to zabudowę silnika w modelu, gdyż i rozmiary zewnętrzne zostały dostosowane do typowych przekrojów kadłubów radiomodeli. Po zakończeniu prób technicznych być może opublikujemy rysunki wykonawcze tego silnika. Jak wiadomo konstruktorem omawianego silnika SW-92 oraz jego wersji jest mgr inż. Julian Falęcki.

★

Profesor Ion Radu, inicjator małego rakietnictwa w Rumunii, opublikował niedawno model rakiety trzystopniowej o prostym układzie i konstrukcji. Model podajemy obok jako swego rodzaju przykład rozwiązania konstrukcyjnego. A oto oznaczenia poszczególnych części na rysunku: 1-głowica, 2-linka amortyzatora, 3-kadłub, 4-linki spadochronu, 5-czasza spadochronu, 6-silnik drugiego stopnia, 7-silnik pierwszego stopnia, 8-kadłub III stopnia, 9-II stopnia, 10-I stopnia, 11-12-13-stateczniki poszczególnych stopni, 14-lont, 15-materiał pędny, 16-przepona.

Model zbudowany jest z materiałów łatwo dostępnych jak karton, sklejka, klej i drewno lipowe. Według opinii konstruktora silnik modelu rozwija ciąg 2 kG. Ciężar własny modelu 100 G. Długość całkowita 450 mm. Silniki załadowane są paliwem własnej kompozycji. Tworzą one tuleje po zużytych ładunkach od dubeltówki — sposób warto dodać już u nas nie praktykowany, gdyż jak wiadomo obowiązują wyłącznie, przynajmniej na zawodach — silniki fabryczne.



Amerykańscy modelarze rakietowi stosują obecnie międzynarodowy system jednostek przy oznaczaniu impulsu całkowitego fabrycznych silników rakietowych. Jak wynika z regulaminów zawodów, w roku bieżącym starty w USA odbywać się będą aż w 36 kategoriach.

★

W Czechosłowacji dużym powodzeniem cieszą się rakietowe silniki typu „Jetex" (stała obudowa metalowa z wymiennymi ładunkami paliwa). Nowy silnik tego typu o nazwie „Super — S-3" rozwija ciąg 20-25 G w czasie 13-30 s. Silniki SS-3 można zastosować do napędu modeli łódek, samochodów i małych modeli latających. Do napędu modeli rakiet są zbyt ciężkie i mają za słabą wartość ciągu.

Walka nad AFRYKĄ

Poniżej publikujemy kolejny fragment wspomnień Wacława Króla (obecnie pułkownika pilota), który pisze o swoich lotach podczas pobytu w Afryce. Walczył tam w Polskim Zespole Myśliwskim, zwanym także „Cyrkiem Skalskiego". Autor zapoznaje czytelnika z lotami bojowymi nad pustynią.

Polski Zespół Myśliwski utworzony został na propozycję dowództwa lotnictwa brytyjskiego i wysłany na teren walk w Afryce północnej. Zespołem dowodził mjr pil. Stanisław Skalski.

Polski Zespół Myśliwski wchodził w skład 145 dywizjonu brytyjskiego zwanego „Szczurami pustynnymi"

WACŁAW KRÓL

NA wtorek, 20 kwietnia, skład osobowy pilotów na poranną służbę wyznaczył Stasio[1]) już wieczorem dnia poprzedniego, wypisując ich nazwiska na tablicy działań bojowych, umieszczonej w operations[2]). Na pół godziny przed wschodem słońca polska eskadra miała objąć readiness.

Na dworze było jeszcze ciemno, gdy rozwarła się płachta naszego namiotu. Wartownik z karabinem na ramieniu wsunął rękę do środka, namacał moje łóżko, chwycił przez koc za nogę i potrząsnął delikatnie.

— Sir, it's quarter to four[3]) — powiedział półgłosem.

— O key! Thanks very much. I am getting up[4]) — odpowiedziałem z ciemności namiotu, siląc się na uprzejmość. Gdyby mógł zobaczyć moją skrzywioną twarz i minę, na pewno by uciekł stąd w popłochu.

— Bohdan, wstawaj! Za kwadrans czwarta. Wstawaj szybko, wyśpisz się po południu — ponaglałem i zachęcałem go do wstawania, ubierając się po omacku. Odsunąłem poły namiotu. Do wewnątrz wtargnął strumień chłodnego powietrza. Na wschodniej stronie już dniało.

— Brr, zimno na dworze, mglisto i zdaje się, pochmurno — stwierdziłem, wychliwszy głowę z namiotu.

— Wszystkie kości mnie bolą — żalił się Bohdan. — To cholerne łóżko znów się załamało, spałem na wpół pokręcony. Muszę je dziś porządnie zreperować, pomożesz mi co? Zamknij te wrota, bo ziąb niesamowity!

— Nie gderaj od samego rana jak stara baba. O, Zośka już poszedł do operations — spostrzegłem cień wysuwający się z sąsiedniego namiotu.

— Już jestem gotów, tylko zapalę papierosa.

— Zapalisz po drodze. No, chodźmy już.

— Cholerny świat. Kiedy też człowiek wyśpi się do woli na wygodnym tapczanie? — zaczął na nowo Bohdan, potykając się o wklęsłości ścieżki, po której szliśmy w kierunku namiotu operacyjnego. Ktoś podniósł połę wejściową, błysnęło światło elektryczne, przygarbiony cień wsunął się do środka.

— Bohdan, nie narzekaj. W „Spitfirze" jest ciepło, mechanicy już podgrzali silniki, będziesz się mógł zdrzemnąć w kabinie. Nie sądzę, aby nas poderwano na lot zbyt wcześnie.

W namiocie kręcił się już Richards, ziewał i przeciągał się co chwilę.

— Dzień dobry, Spy, jak się czujesz? — pozdrowiliśmy go po polsku.

— Cień dopry. Ciękuję, dopsze, psiaklew choleha! — odpowiedział również po polsku, śmiejąc się. Był naszym pojętnym uczniem. — Obudzili mnie już przed godziną, by podać dla was zadanie na lot.

Sięgnął do swej raportówki i zbliżył się do mapy, na której narysował trasę lotu, zaczynającą się od miejsca zbiórki nad miastem Nabeul, położonym na wybrzeżu morza. Trasa uchodziła stąd w morze, ciągnęła się wzdłuż wybrzeża, by na wysokości przylądka Cap Bon skręcić w prawo na wyspę Pantellerię, a stamtąd wprost na lotnisko. Czas lotu obliczony był na jedną godzinę i piętnaście minut.

— Będziecie stanowić górną osłonę dla dwóch naszych dywizjonów „Spitfirów" — objaśnił Richards. Dla was wysokość lotu 18 000 stóp[5]). Pod wami będą „Spitfiry-V" o dwa tysiące stóp niżej, a pod nimi dwa dywizjony „Kittyhawków" z bombami. Zadanie: zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów, jakie znajdują się na waszej trasie. Zbiórka nad Nabeul o godzinie 5.00. Czy są jakieś pytania?

— Są, mister Spy! — odezwał się od wejścia Maciek Drecki. — Nie dosłyszałem, jakie mamy zadanie?

Obejrzeliśmy się do tyłu. Maciek stał w rozsznurowanych butach i zapinał spodnie paskiem. Spóźnił się, jak zawsze.

— Panowie, trochę zaspałem. Lovely weather to day, is'nt it?[6]) — zwrócił się do Richardsa. A ujrzawszy dymiący dzbanek herbaty, dodał wesoło: — Dajcie chociaż łyk tej słonej herbaty przed lotem i jednego suchara, bo na głodniaka to nawet rekiny nie będą mnie chciały ruszyć, gdyby mnie przypadkowo spruli.

Na wschodniej stronie zrobiło się zupełnie jasno. Niebawem na horyzoncie pokazało się czerwone słońce. Nocne opary ustępowały szybko, zapowiadał się zwykły słoneczny i skwarny dzień. Mechanicy uwijali się koło naszych samolotów, dopinając ich przygotowanie do lotu na ostatni guzik.

— Proszę kolegów! Wystartujemy o godzinie 4.50. Zaraz po starcie przyjmujemy szyk bojowy. Linię frontu ominiemy od strony morza i skierujemy się nad Nabeul, na miejsce zbiórki. Miejsce w szyku wiadome wszystkim? — spytałem.

Przytaknęli głowami. Do startu nie było dużo czasu. Nałożyliśmy na siebie na żółto pomalowane mae — west'ki i rozeszliśmy się do samolotów, by sprawdzić ich przygotowanie i osobisty ekwipunek, a to spadochrony z gumowymi łódkami ratunkowymi, hełmofony, maski tlenowe.

Mechanik, obsługujący mój samolot, był Szkotem. Zasalutował dłonią do czapki i zameldował mi, że „Aricraft is ready for flight"[7]). Spadochron przyniósł już z namiotu i umieścił w samolocie, hełmofon z maską tlenową zawiesił na celowniku. Był zadowolony, że obsługiwał polski samolot, na którym lata pilot, który zna jego Szkocję. Przyjaźń nasza jeszcze bardziej się pogłębiła, gdy odniosłem pierwsze zwycięstwo. Na kadłubie, tuż za kabiną, namalował białą farbą małą, niemiecką swastykę Pomógł mi przy nakładaniu spadochronu i zapięciu pasów siedzeniowych.

★

— Zephyr leader, zephyr leader, are you receiving? — przerwał nagle ciszę radiową głos kontrolera ze stanowiska dowodzenia. Najwyraźniej wzywał mnie, bym nawiązał z nim łączność. Tonacja jego głosu była wyraźna, czysta.

— Receiving you loud and clear! What have you for me?[8]) — odpowiedziałem.

— Zephyr leader! Vector eight zero, angel twenty two[9]).

Potwierdziłem zrozumienie komendy i skręciłem w lewo z dotychczasowego kierunku lotu. Jednocześnie zwiększyłem obroty silnika i poderwałem maszynę w górę. Do 22 000 stóp brakowało nam niespełna 4 000 stóp. W szyku eskadry dał się zauważyć nagły ruch, jakby piloci się obudzili z błogiego zamyślenia. Nic dziwnego, taka informacja z ziemi mogła wróżyć rychłe spotkanie z myśliwcami nieprzyjaciela.

— Zephyr leader! — włączył się znów kontroler. — Naprzeciwko was, w odległości 20 mil, ponad 20 nieprzyjacielskich samolotów. Jak zrozumiałeś?

— O key! Your message received and understand — odpowiedziałem, siląc się na spokój. Osiągnąłem już wysokość nakazaną. Jest ich dwudziestu, nas sześciu, ale to musi wystarczyć. Wyspa Pantelleria przybliżyła się do nas w międzyczasie, widać było wyraźnie biel rozbijających się fal morskich o skaliste jej brzegi, jakieś miasteczko przytulone do zielonych wzniesień.

— Jesteście o 10 mil od nich — ostrzegał znów kontroler.

Jeszcze bardziej wytrzeszczyłem oczy i w tej chwili zauważyłem na horyzoncie szybko zbliżające się w naszym kierunku sylwetki samolotów. Leciały spokojnym rojem. Musieli nas jeszcze nie widzieć. Wykorzystałem ten moment, gdy zbliżyliśmy się jeszcze trochę, wydałem rozkaz do ataku, podrywając jednocześnie maszynę w zakręt, by wyjść im na tyły. Nie potrzebowałem już dalej kierować losem naszych pilotów w mającej się rozegrać za chwilę powietrznej bitwie, bo byłoby to bezcelowe. Każdy z nas znał swe rzemiosło, a walka zamieniała się w takich wypadkach w indywidualne pojedynki powietrzne.

Tak też się stało. Przestrzeń napełniła się wkrótce wyciem silników kotłujących się maszyn myśliwskich.

Zaatakowałem jeden z bocznych kluczy nieprzyjacielskich samolotów — były to Messerschmitty — ale kątem oka zarejestrowałem, że następny klucz, lecący nieco z tyłu, poderwał się w górę, usiłując gwałtownym manewrem zająć miejsce za moim samolotem. W tej sytuacji mogło być źle ze mną, zwłaszcza że któryś z niemieckich myśliwców otworzył już do mnie ogień. Położyłem błyskawicznie „Spitfira" w prawy zakręt, zmuszając tym samym przeciwników do niewygodnego manewru. Każdy pilot myśliwski bardziej lubi wykonywać zakręt w lewą stronę, niż w prawą. Dwóch z nich poleciało dalej, a jeden wykonał jakiś niemrawy manewr, widać było, że się zawahał, jak gdyby się zdziwił, co się dzieje? Bez trudu znalazłem się na jego ogonie i popatrzyłem na niego uważniej przez przednią szybę i świetlne koła celownika. Wydał mi się niepodobny do Messerschmitta.

„To przecież włoski samolot myśliwski, Macchi-202 — przebiegło mi przez myśl. — Za chwilę zdziwisz się jeszcze bardziej makaroniarzu jeden!" — dodałem w duchu.

Od niemieckiego Messerschmitta odróżniał się grubszą, bardziej pękatą sylwetką, pomalowany był też na inny, żółtawozielony, centkowany kolor ochrony. Na skrzydłach i kadłubie zauważyłem włoskie znaki lotnicze. Do Włochów nie czułem nigdy antypatii. Gdyby nie Niemcy, na pewno Włochy nie byłyby w stanie wojny z nami. Był moment, że na ułamek sekundy zrobiło mi się go żal. Nie zdawał chyba sobie sprawy z tego, co mu grozi, bo znurkował na pełnym gazie w kierunku wyspy, odłączając od reszty szyku. Zamierzał się chyba wycofać z tej całej awantury powietrznej, do której doprowadzili go jego koledzy na Messerschmittach. Mój „Spitfire" był jednak szybszy, odległość między nami zaczęła się prędko zmniejszać, pękata sylwetka Macchi rosła w celowniku. Musiałem nawet zmniejszyć obroty, by utrzymać się w odpowiednim dystansie od niego i aby mieć go stale na celowniku. Kciuk prawej ręki spoczywał na elektrycznym włączniku uzbrojenia, a gdy odległość zmniejszyła się do 250 yardów[10]), nacisnąłem włącznik. Rozległ się głuchy grzechot karabinów maszynowych i działek, języki ognia pojawiły się u wylotu luf na obu skrzydłach. Pociski świetlne ogarnęły w oka mgnieniu włoski samolot, uderzały wściekle o kadłub, skrzydła i silnik. Za jego ogonem pojawiła się cienka smuga ciemnego dymu. Seria musiała

być celna, bo samolot przeszedł na wznoszenie i pochylił się głęboko na lewą stronę.

„Chyba pilot zamierza wyskoczyć — pomyślałem. — Niech sobie skacze, może go z wody wyciągną" — na sumieniu zrobiło mi się trochę lżej.

Ale z samolotu nie oderwał się pilot, warkocz dymu wyraźnie się powiększał Znów znurkował pod dużym kątem. Na wszelki wypadek posłałem mu jeszcze jedną długą serię, po której odpadła z niego jakaś część usterzenia. Macchi zwinął się teraz w podciąganym zakręcie i zaczął obracać się wokół swej podłużnej osi, przechodząc wkrótce w pionowy korkociąg. Pilot nie opuszczał wciąż samolotu. Nie opuścił go nawet wtedy, gdy na 5 000 stóp ogarnęły go czerwone języki ognia. Kręcił się dalej w śmiertelnym tańcu, a za chwilę rąbnął brutalnie w spokojną powierzchnię morza. Fontanna wody, ognia i dymu wytrysnęła wysoko, zakołysała się spieniona woda, obłok pary wodnej okrył na chwilę miejsce katastrofy.

Nie było jednak czasu na napawanie się zwycięstwem, w górze walka trwała na pewno dalej. Położyłem samolot w zakręt i rozejrzałem się dokoła. W niedalekiej ode mnie odległości zwalił się z góry niemiecki Messerschmitt z pióropuszem dymu za ogonem. Znów fontanna wody i dymu, rozlatujące się szczątki po powierzchni morza, znów zafalowały mocniej odmęty dotychczas spokojnego morza. W górze wisiał człowiek na spadochronie.

Na nieboskłonie nie było już żadnych samolotów, ani naszych, ani nieprzyjacielskich. Tylko Pantelleria majaczyła w porannych promieniach słonecznych. Poleciałem do skoczka spadochronowego, by rozpoznać, czy przypadkiem nie jest to ktoś z naszych lub angielskich pilotów. Po mundurze poznałem, że był to lotnik niemieckiej Luftwaffe. No cóż, niech się wykąpie w Mare Nostrum [11]), zanim go wyciągnę swoi.

Zastanowiła mnie w tej chwili kompletna cisza radiowa. Podczas walki nie zdarzyło się nigdy, aby nikt nie miał nic do powiedzenia. Nacisnąłem włącznik nadajnika — radiostacja moja nie działała. Nastąpiła w nim widocznie awaria w czasie wykonywania gwałtownych ewolucji, zaraz na początku walki. W zbiornikach miałem jeszcze dużo paliwa, zatoczyłem więc krąg nad Pantellerią, małą i samotną wysepką wśród otchłani morskich Morza Śródziemnego. Nie napotkałem żadnego samolotu, zawróciłem więc do brzegów Afryki.

Gdy nadleciałem nad lotnisko, szybko policzyłem samoloty stojące na dispersalu naszej eskadry. Było pięć, a więc wszystkie — czekano tylko na mnie. Obawiano się, czy mi się co złego nie przytrafiło, bo nie odpowiadałem na wezwania stanowiska dowodzenia.

Polska ekipa odniosła wspaniałe, niespotykane zwycięstwo w bojach nad północną Afryką: 6 nieprzyjacielskich samolotów zestrzelonych na pewno, 1 prawdopodobnie i 1 uszkodzony. Straty własne: 1 samolot uszkodzony poważnie i 1 lekko.

Zwycięstwa zostały zaliczone następująco: Martel — 1 Mc-202 zestrzelony na pewno i 1 Me-109 prawdopodobnie; Drecki — 1 Me-109 zestrzelony na pewno i Me-109 uszkodzony; Arct — 1 Me-109 zestrzelony na pewno; Popek — 1 Mc-202 zestrzelony na pewno; Majchrzyk — 1 Mc-202 zestrzelony na pewno; Król — 1 Mc-202 zestrzelony na pewno.

Najcięższą walkę stoczył Drecki. Pierwszego Messerschmitta zestrzelił zaraz po rozpoczęciu walki, nie napotykając większych trudności. Z drugim poszło mu już trudniej, gdyż przeciwko sobie miał trzech przeciwników. Jednego z nich trafił celnymi seriami broni pokładowej, ale właśnie wtedy samolot jego dostał się w celny ogień innego niemieckiego myśliwca. Oceniwszy sytuację za bardzo dla siebie groźną, nagłym wywrotem wycofał się z walki, co mu się udało, gdyż akurat weszły do walki nadciągające „Siptfiry" brytyjskich dywizjonów, skierowane w nasz rejon przez stanowisko dowodzenia. Przejęły one ciężar walki na siebie, odciągając w ten sposób Messerschmitta z ogona samolotu Dreckiego. Samolot Dreckiego został jednak poważnie uszkodzony, była obawa zatarcia się silnika. Drecki, pozostawiony swemu losowi — jego radiostacja uległa zniszczeniu, ugodzona pociskiem — z wielkim strachem i duszą na ramieniu, na minimalnych obrotach silnika, powrócił szczęśliwie do Goubrine.

Najwięcej roboty z tego powodu miał nasz intelligence officer, Richards. Musiał wysłuchać meldunków pilotów, opracować i wysłać raport do dowództwa skrzydła i dowództwa RAF Middle East, załatwić przy tym wiele telefonów w tej właśnie sprawie. Był zaaferowany i przejęty, pot spływał mu z czoła i policzków, ale widać było, że był zadowolony jak nigdy dotychczas.

Wieść o naszym sukcesie tak podniecająco podziałała na pozostałych kolegów, że Skalski, chcąc nie chcąc, był zmuszony wycofać nasz skład ze służby bojowej w tym dniu. Miejsce nasze zajęło sześciu najbardziej podekscytowanych kolegów, z Karolem Pniakiem i Kazikiem Sporym na czele. Gremialnie okrzyknięto, że po takiej walce należy nam się całodzienny wypoczynek.

Mój szkocki przyjaciel był bardzo przejęty dzisiejszym lotem. Był niemal pewien, że to za jego przyczyną doszło do tak wielkiego sukcesu. Przecież to on umieścił murzynka w kabinie mego „Spitfira", który naprowadził nas na samoloty nieprzyjaciela.

— To murzynek przynosi panu szczęście — tłumaczył mi z przejęciem. — Trzeba, by dalej latał z panem na każdy lot.

— Niechaj lata — przyzwoliłem. — Tylko proszę go przymocować nieco krócej, by mi się nie dyndał po przyrządach, bo to przeszkadza w obserwacji i absorbuje uwagę.

— Yes, sir! Skrócę mu wstążeczkę, na której wisi. — Bardzo lubił, gdy przyznawałem mu rację.

Nie wierzyłem naturalnie w żadne przesądy. To był tylko jakiś szczęśliwy dla nas zbieg okoliczności, a nie żadne czary i działania sił nadprzyrodzonych, którymi obdarzona miałaby być akurat, uformowana z jakiejś masy, czarna kukiełka murzynka. Szkot jednak wierzył w to, co mówił, inni kiwali głowami. Z dumą namalował na kadłubie samolotu drugą swastykę. Jego „Spitfire" zestrzelił już dwa samoloty nieprzyjacielskie. A to się też liczyło wśród personelu obsługi technicznej.

W dwie godziny po naszym porannym locie pojawiło się na naszym lotnisku dwóch korespondentów wojennych, którzy, powiadomieni o naszym sukcesie, od razu skierowali swe kroki do miejsca rozlokowania 145 dywizjonu. Wywiad z tymi miłymi panami przeciągnął się do popołudnia, zwłaszcza, że w dowód uznania dla nas wyciągnęli ze swych teczek dwie butelki whisky i kilka puszek wyśmienitego, amerykańskiego piwa. W kilka dni potem w kairskiej prasie pojawił się długi artykuł, ilustrowany zdjęciami o działalności Polish Fighting Team przy boku 8 Armii.

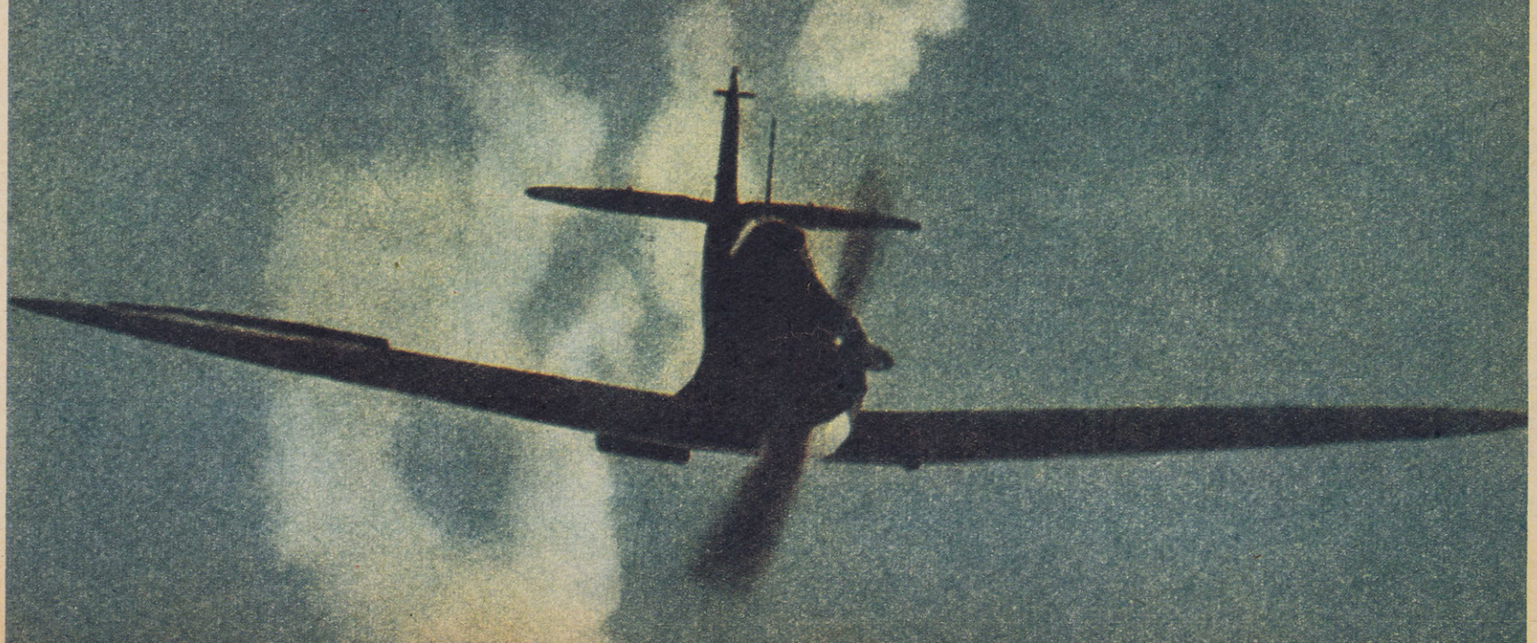
Bohdan Arct miał też dużo roboty. Obdarzony zdolnościami artystycznymi, podjął się z własnej i nieprzymuszonej woli prowadzenia albumu naszego zespołu. Na ciemne kartki albumu wpisywał białym tuszem w kronikarskim stylu kolejne wydarzenia powietrzne naszych pilotów. Jedną z pierwszych kart przeznaczył na rejestrację odniesionych zwycięstw. Wpisywał więc nazwiska pilotów, a pod nimi umieszczał kolejno odniesione zwycięstwa — czarne krzyże, daty zdarzeń, odnotowywał typy zestrzelonych samolotów. Następna karta w albumie obejmowała listę strat. Nad listą tą nie napracował się zbytnio. Oprócz nazwiska Wyszkowskiego nie potrzebował do końca kampanii afrykańskiej wpisywać innych nazwisk. Bohdan był również naszym fotoreporterem. Wykonywał zdjęcia swoim małoobrazkowym aparatem, w prymitywnych warunkach wywoływał filmy, robił odbitki. Kronikarstwo, oprócz latania, było jego drugą pasją, jego hobby. To wtedy chyba, tam, pod płachtą namiotu w rozgrzanej pustyni, zrodziła się w nim jeszcze jedna, wielka pasja, która w niedalekiej przyszłości pochłonęła go całkowicie. Tą pasją było i jest dotąd pisarstwo lotnicze. Znają w naszym kraju jego książki wszyscy, którzy interesują się tematyką lotniczą, tematyką drugiej wojny światowej. Tworzy dzieła dokumentalne i powieściowe, zawsze jednak osnute na tematyce lotniczej.

Śpiew był nieodłącznym atrybutem życia żołnierskiego. Piosenka rozbrzmiewała przy każdej okazji, w chwilach wolnych od pracy i w chwilach wzmożonego wysiłku. Piosenkę można nucić i śpiewać samemu, piosenkę można śpiewać zespołowo, jej melodię można wygwizdywać, można ją nawet parodiować. Piosenka wybucha i gaśnie. Piosenka przeżywa swoje dni sławy, potem usuwa się w cień zapomnienia.

Wiosną 1943 roku piosenką 8 Armii była „Walzing Matilda" [12])—tańcząca Matylda. Wkrótce jednak, po przeciwnej stronie frontu, pojawiła się inna piosenka, nadawana bardzo często przez niemieckie radiostacje dla niemieckich żołnierzy. Melodia piosenki „Lili Marlen" płynęła na falach eteru i do obozu brytyjskich szczurów pustynnych. Podbiła ich serca, stała się ich piosenką, szła za 8 Armią aż do Tunisu i Bizerty. A przy tym wszystkim dziwne było to, że swą melodyjnością podbijała serca wszystkich, podobała się żołnierzom i generałom, była na ustach tych, co z pierwszej linii atakowali wroga i tych, którzy na tyłach zabezpieczali dostawy materiału wojennego. I tych, co na morzu oglądali świat przez peryskopy okrętów podwodnych i tych, którzy w stratosferze oddychali czystym tlenem, siedząc za sterami nowoczesnych maszyn lotniczych.

---

1) mjr pil. Stanisław Skalski
2) Stanowisko dowodzenia
3) Panie, za kwadrans czwarta
4) W porządku. Dziękuję bardzo. Już wstaję.
5) Stopa — 0,305 m
6) Żadna dziś pogoda, prawda?
7) Samolot gotowy do lotu
8) Odbieram cię głośno i czysto. Co macie dla mnie?
9) Zefir dowódca. Kurs osiem zero (80 stopni), wysokość dwadzieścia dwa (22 000 stóp)
10) Yard — 0,915 m
11) Nasze Morze (Śródziemne)
12) Matylda tańcząca walca.



Z ZAGADNIEŃ LUDOWEJ OBRONNOŚCI

SYSTEM OBRONNY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ W MYŚL USTAWY O POWSZECHNYM OBOWIĄZKU OBRONY PRL

PIERWSZY artykuł ustawy uchwalonej przez Sejm w dniu 21 listopada 1967 roku „O powszechnym obowiązku obrony PRL" głosi, że „OBRONA OJCZYZNY I SOCJALISTYCZNYCH ZDOBYCZY NARODU POLSKIEGO JEST SPRAWĄ I OBOWIĄZKIEM WSZYSTKICH OBYWATELI POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ". Z tego wynika, że obrona Ojczyzny jest podstawowym obowiązkiem i nakazem dla każdego obywatela naszego państwa. W praktyce oznacza to, że całe nasze społeczeństwo, w tym również i młodzież — począwszy od szkół średnich (a w najbliższej przyszłości po ukończeniu szkoły podstawowej) przygotowywana jest do obrony swojej Ojczyzny.

Zastanówmy się na chwilę, z czego wynika ten powszechny i ogólnonarodowy obowiązek obrony naszego kraju, jakie na to wpływają czynniki i jak one rzutują na nasz system obronny.

Pomimo wielkiego wkładu i wysiłku naszego rządu i innych państw socjalistycznych w dzieło utrzymania i utrwalenia pokoju — to jednak nad światem, jak miecz Damoklesa, wisi wciąż groźba wojny światowej. Imperializm amerykański, który pretenduje do panowania nad światem, coraz to wywołuje nowe konflikty zbrojne, które mogą przerodzić się w wojnę światową. Dobitnym przykładem tej awanturniczej polityki USA jest zbrojna interwencja w Wietnamie i jawne bombardowanie terytorium Demokratycznej Republiki Wietnamu. Na Bliskim Wschodzie otwarta i zbrojna agresja Izraela przeciwko państwom arabskim doprowadziła do powstania obok Wietnamu kolejnego zapalnego punktu w świecie.

W Europie ostrze odwetowej polityki imperializmu, a szczególnie militaryzmu zachodnioniemieckiego, skierowane jest przeciwko państwom socjalistycznym. Koła rządzące Niemiecką Republiką Federalną dążą do podboju i wchłonięcia pierwszego państwa niemieckiego robotników i chłopów — Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Wysuwają one żądania terytorialne wobec naszych prastarych ziem zachodnich i przygotowują się do ich zaspokojenia na drodze agresji zbrojnej.

Takie postępowanie kół rządzących Stanów Zjednoczonych i Niemieckiej Republiki Federalnej może doprowadzić w ostateczności do starcia dwóch przeciwstawnych systemów światowych — socjalistycznego i kapitalistycznego. Do wywołania wojny powszechnej — wojny światowej, która zaangażowałaby wielomilionowe armie i całe społeczeństwa.

Przygotowując się do obrony kraju musimy się również liczyć z tym, że przyszła ewentualna wojna światowa, do której prą nasi śmiertelni wrogowie, może przynieść wprost nieobliczalne skutki i następstwa. W tej walce zmagające się ze sobą strony zaangażowałyby cały dotychczasowy dorobek naukowy i techniczny, a przede wszystkim rakiety taktyczne, operacyjne i strategiczne, nowoczesną elektronikę, okręty wojenne, samoloty odrzutowe o ogromnej szybkości i zasięgu. Nie wyklucza się również możliwości wysadzania przez nieprzyjaciela desantów morskich, powietrznych czy grup specjalnego przeznaczenia. Użycie tylko tej konwencjonalnej broni może przynieść olbrzymie zniszczenia zarówno w gospodarce kraju jak i w ludności cywilnej. Nie mówiąc już o tym, że istnieje niebezpieczeństwo użycia broni masowego rażenia, głównie broni termojądrowej. Pojawienie się tej potężnej broni, której użycie jest możliwe w każdym czasie i w dowolnym punkcie kuli ziemskiej — wpłynęło na całokształt prowadzenia wojny, na zmianę taktyki i strategii. Współczesna ewentualna wojna byłaby niewątpliwie wojną ogólną, toczyłaby się na całym terytorium walczących państw, charakteryzowałaby się wielką siłą niszczycielską. W tej sytuacji pojęcie tradycyjnego spokojnego zaplecza staje się niemożliwe. Nieprzyjaciel starałby się atakować nie tylko wojska walczące na froncie zewnętrznym, ale również ważniejsze obiekty wojskowe i cywilne, węzły kolejowe, fabryki i większe skupiska ludzi. Dążyłby do sparaliżowania całej gospodarki, pozbawienia walczących wojsk zaplecza i dopływu rezerw oraz sterroryzowaniu i zastraszeniu ludności w celu stłumienia woli walki. A więc przede wszystkim te czynniki wpłynęły na to, że obrona Ojczyzny stała się powszechnym nakazem i obowiązkiem wszystkich obywateli, w tym i młodzieży i one również wpłynęły na naszą koncepcję obronną.

Główne założenia systemu obrony terytorium kraju.

Nasz kraj ze względu na swoje położenie geograficzne oraz niedalekie sąsiedztwo z NRF, której polityka militaryzmu, rewizjonizmu i odwetu zagraża pokojowi w Europie — zmuszony jest nieustannie rozwijać swój potencjał obronny. Obrona naszego kraju organizowana jest w ścisłym sojuszu i powiązaniu z państwami socjalistycznymi — uczestnikami Układu Warszawskiego, którego główną siłą jest Związek Radziecki. **„Nasza wspólna obronność — jak mówił Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Marian Spychalski — rozwijana jest adekwatnie do zagrożenia militarnego ze strony imperializmu i do konieczności sparaliżowania tego zagrożenia możliwie najskuteczniej w samym zarodku zarówno środkami klasycznymi — o ile będzie ono klasyczne, jak i bronią jądrową czy inną masowego rażenia, jeśli w takiej formie ono zaistnieje".**

Obok tych podejmowanych przedsięwzięć w ramach Układu Warszawskiego wypracowaliśmy własną, narodową koncepcję obrony terytorium kraju, odpowiadającą w pełni naszym możliwościom ekonomicznym i technicznym oraz warunkom współczesnej wojny.

Na czele naszego państwa stoi KOMITET OBRONY KRAJU (KOK) jako komitet Rady Ministrów do spraw obronności kraju, który:

— ustala generalne założenia obrony Państwa oraz kieruje całokształtem spraw dotyczących obronności kraju;
— rozpatruje zagadnienia dotyczące obronności kraju i wytycza kierunki dalszego działania;
— ustala założenia organizacji Sił Zbrojnych i samoobrony ludności;
— koordynuje działalność naczelnych i terenowych organów administracji państwowej w zakresie obronności kraju.

Na szczeblu województw i powiatów powstały Wojewódzkie i Powiatowe Komitety Obrony (WKO, PKO). Mogą być powołane również miejskie, dzielnicowe, osiedlowe, gromadzkie i zakładowe komitety obrony.

Od dłuższego czasu w terenie działają Wojewódzkie i Powiatowe Sztaby Wojskowe, które są organami wojskowymi, a w zakresie wykonywania zadań na rzecz województwa, powiatu, miasta, dzielnicy, osiedli i gromad — organami prezydiów właściwych rad narodowych. Wypracowany przez nas i stale doskonalony system obrony Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zakłada w pełni powiązanie wysiłku obronnego sił zbrojnych, przygotowanej obronnie administracji i gospodarki oraz obronnie zorganizowanego i przygotowanego społeczeństwa. **Oznacza to w praktyce, że przygotowania obronne podejmowane są nie tylko w wojsku, ale także w sferze polityki państwa, jego ekonomice, w sferze naukowo-technicznej, w działaniu organizacji politycznych, młodzieżowych, społeczno-obronnych i całego społeczeństwa.** A więc nasza obronność staje się w całym tego słowa znaczeniu ludową, gdyż **„jest ona powszechną, wyrosłą z istoty naszego ustroju, z aktywnego udziału klasy robotniczej, mas ludowych i całego narodu polskiego w budownictwie socjalistycznej Polski i państwa ludowego. Pozwala to na maksymalne wyzyskanie wszystkich moralnych i materialnych sił narodu w celu wszechstronnego przygotowania kraju i jego sił zbrojnych do odparcia w razie potrzeby imperialistycznej agresji i pokonania agresora".** (Minister Obrony Narodowej).

Nasze obecne przygotowania i przedsięwzięcia obronne uwzględniają dwa ściśle powiązane ze sobą i wspólnie się warunkujące układy:

— **Układ sił operacyjnych** mający działać w ramach zjednoczonych sił zbrojnych Układu Warszawskiego, w celu przeciwstawienia się ewentualnemu agresorowi na zewnętrznym froncie i do tego są przygotowywane i szkolone jednostki operacyjne Wojska Polskiego;

— **Układ zorganizowanego obronnie kraju,** określany także systemem obrony terytorium kraju — obejmujący zespół przedsięwzięć obronnych zmierzających do przygotowania całego kraju, gospodarki i społeczeństwa do walki na wewnętrznym froncie w celu utrzymania żywotności organizmu państwowego i ochrony społeczeństwa przed uderzeniami nieprzyjaciela na nasz kraj. Do obrony terytorium kraju i prowadzenia walki na wewnętrznym froncie przeznaczone są wojska obrony powietrznej kraju, wojska wewnętrzne, jednostki obrony terytorialnej, jednostki obrony wybrzeża, jednostki obrony przeciwbroni masowego rażenia oraz jednostki zmilitaryzowane.

Potrzeby obronne współcześnie pojmowanej obronności kraju podyktowały konieczność sięgnięcia aż do najniższych ogniw terytorialnych i produkcyjnych. Do zorganizowania obrony każdej instytucji, szkoły, uczelni, każdego zakładu pracy, miasta, osiedla i wsi. Rzecz jasna, że do obrony i ochrony wspomnianych obiektów nie możemy zorganizować tak wielkiej ilości regularnych jednostek wojskowych, gdyż wymagałoby to olbrzymich nakładów finansowych i oderwania ogromnej ilości ludzi od produkcji. Dlatego część naszego społeczeństwa będzie zorganizowana w formacjach samoobrony do wykonania określonych zadań.

Ostatnio uchwalona ustawa „O powszechnym obowiązku obrony Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej" nadała naszemu systemowi obronnemu formy prawne. Rozwijamy w myśl postanowień wymienionej ustawy system powszechnej, ludowej obronności, odznaczający się stale rosnącą sprawnością i żywotnością oraz wysoką gotowością do elastycznych aktywnych działań, zarówno na rzecz pokoju, jak i na rzecz odparcia działań agresywnych w okresie zagrożenia czy też wojny.

✲

W następnych numerach zapoznamy naszych Czytelników z nowoczesnym charakterem Wojska Polskiego, jego zadaniami, strukturą i zasadami organizacyjnymi.

Płk mgr ZDZISŁAW BARANOWSKI

Młodzież harcerska zapoznaje się na lotnisku ze sprzętem lotniczym.
Foto: Z. Kadziewicz

SPRAWY AEROKLUBOWE

Edward Maciejewski — Lubin Legnicki. W sprawie ewentualnego wznowienia szkolenia spadochronowego radzimy zwrócić się do miejscowego, nowo powstałego Aeroklubu Zagłębia Miedziowego w Lubinie.

Jerzy Rożen — Kraków. Studenci mogą być szkoleni podstawowo na szybowcach dla tzw. potrzeb własnych aeroklubu. Na szkolenie takie potrzebne jest jednak specjalne zezwolenie Zarządu danego aeroklubu. Formy szkolenia ustala sam aeroklub.

Dziwi nas fakt, że Aeroklub Krakowski nie odpowiedział do tej pory Koledze na podanie o przyjęcie na szkolenie szybowcowe z 1966 r. (!). Radzimy ponowić prośbę, najlepiej bezpośrednio zgłaszając się do Aeroklubu Krakowskiego — Kraków, lotnisko Czyżyny.

Jerzy W. — Sprawy ewentualnego Waszego podstawowego szkolenia lotniczego, które odbywa się wyłącznie w aeroklubie, nie da się, praktycznie rzecz biorąc, pogodzić z odbywaniem zasadniczej służby wojskowej. Jeśli jednak rzeczywiście nie chcecie rezygnować z najmniejszej nawet szansy zostania pilotem wojskowym, sprawy należy załatwiać w najbliższym aeroklubie, po uprzednim uzyskaniu zezwolenia dowódcy jednostki. Szkoleniem podstawowym dla wojska w ramach LPW zainteresowane są także Powiatowe Sztaby Wojskowe i WOSL w Dęblinie.

Stanisław Rogowski — Poznań. Szkolenie podstawowe na szybowcach kandydatów w wieku starszym, niż ten jakiego wymaga się od kandydatów na LPW (16—18 lat), możliwe jest tylko, jak w przypadku krakowskiego studenta, po uzyskaniu zezwolenia Zarządu danego aeroklubu. Decyzja Zarządu jest jednak zawsze związana z możliwościami szkolenia i potrzebami danego aeroklubu.

PLANY MODELARSKIE

Eugeniusz Wołkowicz — Katowice — Ochojec, Janusz Siarkiewicz — Barwice, pow. Szczecinek, Krzysztof Bogdan — Śmigiel, Andrzej Dziwirek — Pawłów, pow. Szydłowiec, M. Młynarczyk — Andrychów, pow. Wadowice. Redakcja nasza nie wysyła żadnych planów modelarskich, zdjęć lotniczych, prospektów, książek, widokówek, itp.

Źródłem zaopatrywania się w plany modelarskie mogą być roczniki „Skrzydlatej Polski" oraz takich czasopism jak „Modelarz", „Mały Modelarz" czy „Plany modelarskie" (płatny dodatek do „Modelarza"). Egzemplarze numerów zdezaktualizowanych tych czasopism nabyć można w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO nr 114-6-700041, VII O/M Warszawa.

Widokówki o tematyce lotniczej można czasami nabyć, choć trzeba przyznać, że dość rzadko, w kioskach „Ruchu".

Kandydaci na modelarzy powinni zgłosić się do najbliższego od miejsca zamieszkania aeroklubu, gdzie zasięgnąć można informacji o możliwościach wstąpienia do modelarni lotniczej.

KSIĄŻKI, PRENUMERATA

Roman Pawłowski — Ciechanowice, pow. Kamienna Góra, Adam Zieliński — Hrubieszów, Jerzy Sobczak i Grydakis P. — Chojnów, pow. Złotoryja, Wajciech Hajkiewicz — Szczecin, Henryk Nowak — Będzin, Jacek Frątczak — Wejherowo, Grażyna Suszak — Szczecin, Maciej Skrzydlewski — Żary, Jan Mąkosa — Bielsko Biała, Bonawentura Sobolewski — Gdańsk. Nie wysyłamy żadnych książek ani czasopism, w tym również „Skrzydlatej Polski".

Książki o tematyce lotniczej nabyć można w jednej z księgarni wysyłkowych. Dla zamiejscowych drogą korespondencyjną, za zaliczeniem pocztowym. Oto kilka adresów:

— Powszechna Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa 1, ul. Nowolipie 4; — Główna Księgarnia Techniczna — Warszawa, ul. Świętokrzyska 14; — Księgarnia Wysyłkowa „Oświata" — Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8.

Wykaz i omówienie niemal wszystkich książek o tematyce lotniczej, wydanych w ostatnich latach, znaleźć można w rocznikach „Skrzydlatej Polski", gdzie z konieczności odsyłamy zainteresowanych.

Jeśli chodzi o prenumeratę czasopism, to warunki prenumeraty znaleźć można w każdym numerze „Skrzydlatej", na przedostatniej stronie, w tzw. stopce redakcyjnej. Przypominamy jednak, że wpłaty na prenumeratę „Skrzydlatej Polski" przyjmują m.in. Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23.

W sprawie prenumeraty czasopism zagranicznych należy zgłosić się do Biura Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

BIULETYN AEROKLUBU Nr 433

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY KOBIECE

KLASA D-II (szybowce wielomiejscowe)

Wysokość absolutna

Adela Dankowska z pasażerką **Marią Matelską** (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu Bocian SP-2435 w Karkonoszach, dnia 17.10. 1967 r. — **9 174 m**

Wysokość przewyższenia

Adela Dankowska z pasażerką **Marią Matelską** (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu Bocian SP-2435 w Karkonoszach, dnia 17.10. 1967 r. — **8 431 m**

REKORDY OGÓLNE

KLASA G-I (skoki spadochronowe pojedyńcze)

Celność skoku z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień

Stefan Czerwonka (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 29.09.1967 r. — **0,00 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu — Dzień

Janusz Osiecki (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 7.10.67 — **0,00 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu — Dzień

Edward Ligocki (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 20.10.67. — **0,00 m**

KLASA G-II (skoki spadochronowe grupowe)

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień Grupa — 7 osób

Stefan Czerwonka, Jerzy Dudek, Edward Kulesza, Janusz Wadlewski, Jan Wrodarczyk, Wiesław Skwara, Zbigniew Dzius (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 6.10.1967 r. — **1,01 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień Grupa — 5 osób

Stefan Czerwonka, Jerzy Dudek, Wiesław Skwara, Stanisław Sidor, Zbigniew Dzius (Aeroklub Podkarpacki), Moderówka, dnia 7.10. 1967 r. — **0,45 m**

Celność skoku z wysokości 1000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień Grupa — 9 osób

Stefan Czerwonka, Zenon Brongiel, Jerzy Dudek, Zbigniew Dzius, Edward Kulesza, Janusz Wadlewski, Stanisław Sidor, Henryk Sowada, Jan Wrodarczyk (Aeroklub Podkarpacki), Moderówka, dnia 7.10.1967 r. — **1,27 m**

Celność skoku z wysokości 1500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień Grupa — 9 osób

Stefan Czerwonka, Tadeusz Wesołowski, Jerzy Dudek, Zbigniew Dzius, Edward Kulesza, Janusz Wadlewski, Stanisław Sidor, Wiesław Skwara, Zenon Brongiel (Aeroklub Podkarpacki), Moderówka, dnia 7.10.67 — **0,93 m**

Celność skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień Grupa — 4 osoby

Edward Ligocki, Janusz Osiecki, Wojciech Soleżyński, Ryszard Kuś (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dnia 11.10.1967 r. — **0,67 m**

Celność skoku z wysokości 1000m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Noc Grupa — 3 osoby

Stefan Czerwonka, Edward Kulesza, Jan Wrodarczyk (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 26/27.09.1967 r. — **1,48 m**

Celność skoku z wysokości 2000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronów — Dzień Grupa — 9 osób

Stefan Czerwonka, Zenon Brongiel, Jerzy Dudek, Zbigniew Dzius, Edward Kulesza, Janusz Wadlewski, Henryk Sowada, Jan Wrodarczyk, Wiesław Skwara (Aeroklub Podkarpacki), Krosno, dnia 29.9.1967 r. — **0,83 m**

Srebrne Odznaki Szybowcowe

142 (3244) **Henryk Hawraj** — 5 h 10 min, 1175 m, 74 km, (15.9.1967)

143 (3245) **Marek Radwan-Pytlewski** — 5 h 02 min, 1200 m, 75 km (19.9.1967)

Złote Odznaki Szybowcowe

37 (647) **Zygmunt Osak** — 3700 m, 327 km (6.9.1967)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU RPL

ZBIERAMY ZNACZKI

BHUTAN. Wydano tu serię poświęconą W. Churchillowi. Znaczki tej serii przedstawiają kolejno: za 45 ch — myśliwski samolot typu „Spitfire"; za 2 nu — myśliwiec typu „Hurricane"; za 4 nu — samolot bombowy typu „Wellington".

☆

EKWADOR. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 6 znaczków, poświęconych badaniom Kosmosu. Znaczki przedstawiają: za 10 c — „Surveyor" na Księżycu; za 80 c — „Łuna-10" na orbicie; za 1 s — „Łuna-9" na Księżycu; za 2 s (dla poczty lotniczej) — prototyp rakiety; za 2 s 50 c — „Ranger-7" na Księżycu oraz za 3 s — „Łuna-Orbiter I".

☆

KATAR. Wydano tu serię złożoną z 16 znaczków poświęconych programowi „Apollo". Znaczki przedstawiają: za 50 dh i 70 dh — astronautów na Księżycu; za 10 dh i 80 dh — rakietę nad powierzchnią Księżyca; za 20 dh i 1 r — lądowanie na Księżycu; za 30 dh i 1.20 r — pojemnik nad powierzchnią Księżyca oraz za 40 dh i 2 r — rakiety w Kosmosie.

☆

KONGO (BRAZZAVILLE). Wydano tu cztery znaczki poświęcone badaniom Kosmosu. Znaczki przedstawiające: za 50 fr — „Sputnik I" i „Explorer VI"; za 75 fr — „Ranger VI" i „Łunnik II"; za 100 fr — „Mars I" i „Mariner IV"; za 200 fr — „Gemini" i „Wostok".

☆

CYPR. W skład serii złożonej z 4 znaczków, a wydanej z okazji „Międzynarodowego Roku Turystyki", wchodzi znaczek o wartości nominalnej 40 m, przedstawiający międzynarodowy port lotniczy w Nikozji.

☆

CZAD. Z okazji pierwszej rocznicy założenia linii lotniczej „Air Tschad" wydano tu 4 znaczki, które przedstawiają: za 25 f — dwupłatowiec „Breguet-19" odbywający pierwszy lot w 1926 r. na Madagaskar; za 30 f — samolot „631 Latecoere"; za 50 f — samolot transportowy „Douglas DC-3" oraz za 10 f — jednopłatowiec „Piper Cherokee 6".

☆

JUGOSŁAWIA. Dla upamiętnienia XVIII Kongresu Astronautycznego (IAF), który odbył się w Belgradzie, wydano tu pamiątkowy znaczek o wartości nominalnej 85 p, przedstawiający emblemat Kongresu. ZNACZEK REPRODUKUJEMY.

☆

WIETNAMSKA REPUBLIKA DEMOKRATYCZNA. Wydano tu 2 znaczki z okazji zestrzelenia 2 000 samolotu USA. Znaczki o nominałach 6 i 12 xu przedstawiają pilota USA wziętego do niewoli przez kobietę-żołnierza.

Bogusław Kurowski

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

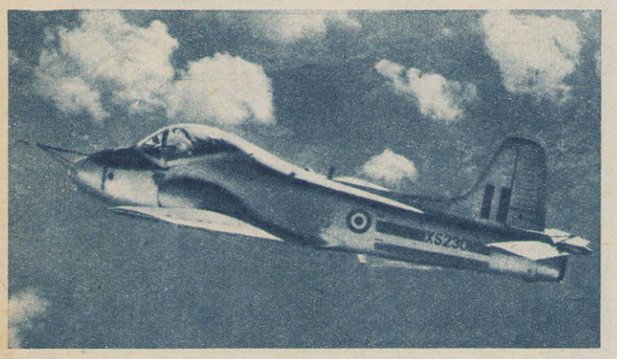
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa. ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 992 N-80

RAKIETA PO ŚWIECIE

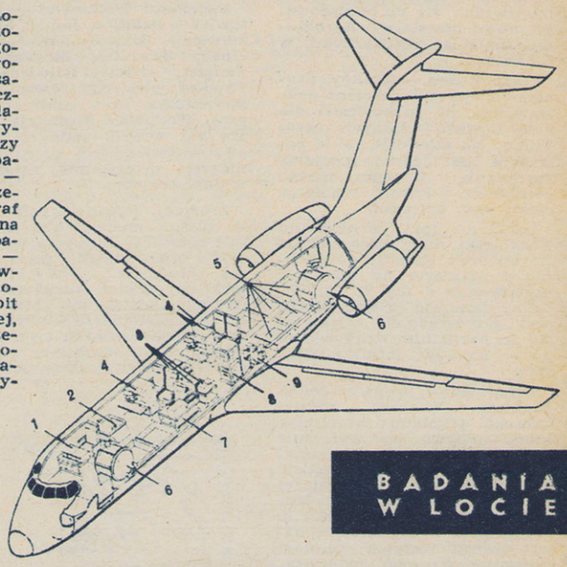
CZTERNASTOLATEK — „JET PROVOST"



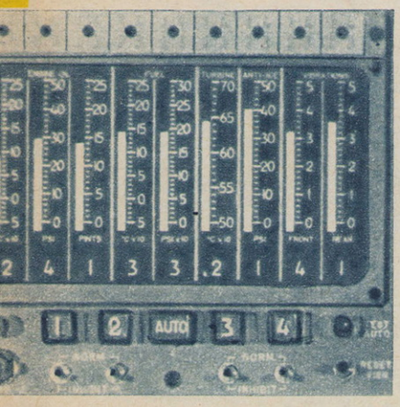
Znany od 1954 r. angielski odrzutowy samolot szkolno-treningowy „Jet Provost" doczekał się nowej kolejnej wersji. Jest to BAC-145 „Jet Provost" Mk. 5. Ma on przeprojektowaną kabinę, przedłużony nos kadłuba dla umieszczenia dodatkowej aparatury elektronicznej oraz zmienione wloty powietrza do silnika (BS „Viper-11" o ciągu 1 130 kG). Samolot otrzymał też spadochron hamujący (jego zasobnik widoczny jest na zdjęciu, pod tylną częścią kadłuba). Uzbrojenie szkolne — 2 k. masz. z zapasem po 600 pocisków. Do marca ub. r. wyprodukowano łącznie 464 samoloty „Jet Provost". Jest to samolot 2- miejscowy (z miejscami obok siebie). „Jet Provost" — to jeszcze jedno potwierdzenie starej prawdy, że dobry samolot tak prędko się nie starzeje.

BADANIA W LOCIE

Zanim nowy samolot zostanie dopuszczony do użytkowania, przechodzi wszechstronne i nieraz długotrwałe próby w locie. Pierwsze prototypy do prób w locie są wyposażone w bogaty zestaw automatycznych urządzeń badawczych i pomiarowych. Dla przykładu tak był wyposażony do prób w locie pierwszy prototyp odrzutowego samolotu pasażerskiego DC-9. Oznaczenia: 1 — stanowisko dyspozytorskie, 2 — ześlizg ratunkowy, 3 — oscylograf 50-kanałowy, 4 — tablica kontrolna rejestracji filmowej 68 wielkości badanych, 5 — balast (piasek), 6 — balast wodny, 7 — przyrządy badawcze urządzeń automatycznie kontrolujących lot, 8 — główny pulpit rozdzielczy aparatury pomiarowej, 9 — pompa wodna do zmian wyważenia samolotu w locie. Załogę samolotu DC-9 podczas lotów próbnych stanowili: 2 piloci oraz 1 do 8 inżynierów.

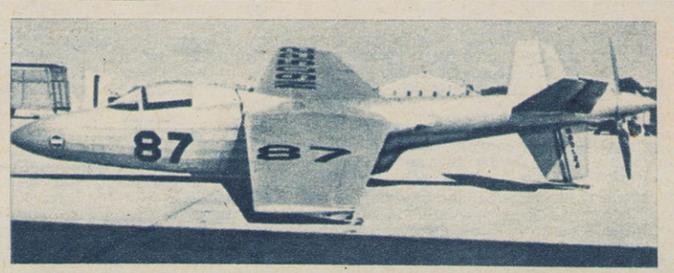


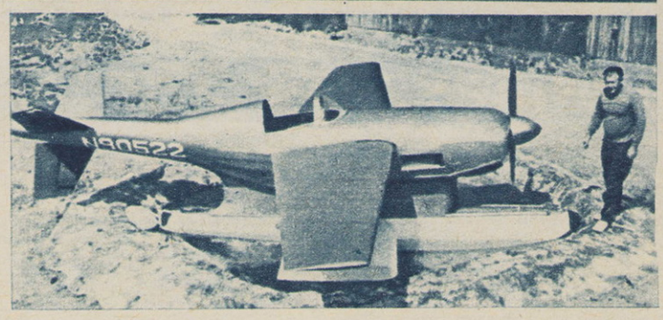
NOWOCZESNA TABLICA POKŁADOWA



Przykładem nowych kierunków w projektowaniu tablic przyrządów pokładowych może być zespół wskaźników pionowych Jaeger, opracowany dla francusko - brytyjskiego naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde". Dzięki takiemu rozwiązaniu udało się zwiększyć wielkość cyfr (a więc poprawić czytelność wskazań) oraz zmniejszyć trzykrotnie powierzchnię czołową tablicy w porównaniu ze wskaźnikami klasycznymi. Na zdjęciu — zespół wskaźników pionowych kontroli pracy silników „Concorde".

SAMOLOT KAMELEON

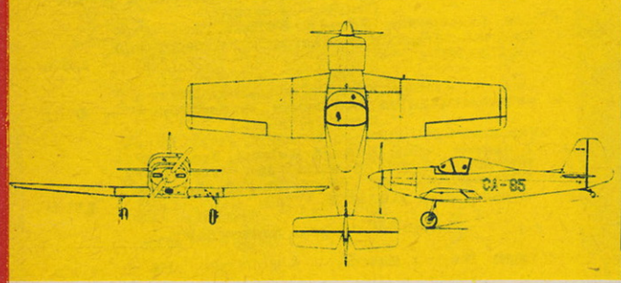


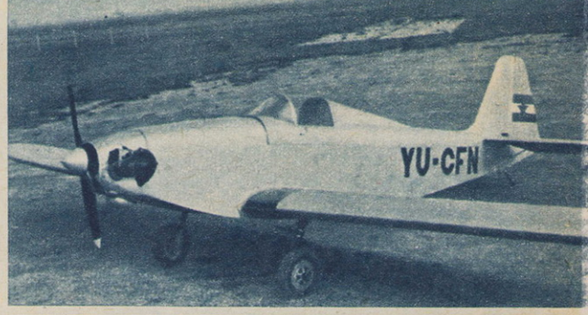


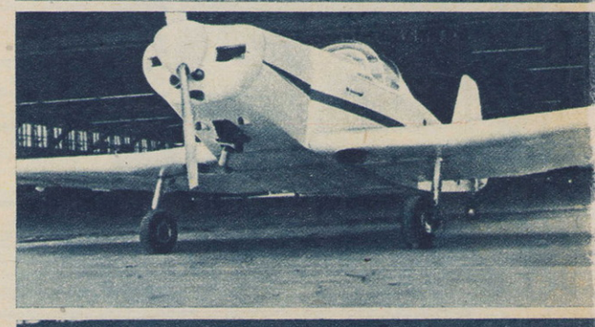
Konstruktor - amator G. Owl z USA zbudował 1-miejscowy samolot wyścigowy PAR-1 „Special" (zdjęcie z góry). Samolot latał dobrze, ale nie odegrał większej roli w zawodach.

Niedawno PAR-1 został sprzedany. Jego nabywcy — H. Mace i rodzeństwo Trefethen — przebudowali samolot, przekształcając go w wodnosamolot pływakowy ze śmigłem ciągnącym (zdjęcie u dołu). Rozpiętość — 6,1 m, długość — 7,62 m. Ciężar całkowity — 415 kG. Prędkość max. z silnikiem Continental o mocy 90 KM — 240 km/h.

SAMOLOTY AMATORSKIE CA-61 ● CA-65







Wyżej: CA-65. Z prawej u góry: CA-61 z silnikiem VW o mocy 20 KM. Z prawej u dołu: CA-65 w dwóch ujęciach.

JEDNYM z pierwszych samolotów amatorskich zbudowanych po wojnie w Jugosławii był 1-miejscowy CA-61 z 1951 r., konstrukcji A. Cvjetkovica. CA-61 był wyposażony w silnik od samochodu Volkswagen o mocy 20 KM. Obecnie samolot CA-61 został odtworzony w USA i przystosowany do zabudowy silnika Continental o mocy 65 KM. Jest on przewidziany do budowy amatorskiej w wersji 1 lub 2-miejscowej (miejsca obok siebie). Wersja 2-miejscowa może mieć również silnik o mocy 85 KM. Konstrukcja drewniana. Płat nie dzielony, mocowany do kadłuba 4 skrzyniami. Podwozie z goleniami sprężystymi. Płat z dźwigarem sosnowym biegnącym przez całą rozpiętość i z dźwigarkiem pomocniczym.

W próbach znajduje się 2-miejscowy samolot CA-65 z silnikiem Lycoming O-290 o mocy 125 KM i z wciąganym podwoziem 2-kołowym. Konstrukcja drewniana. Koszt kompletnej dokumentacji samolotu CA-61 wynosi 25—35 dol., CA-65 — 65 dol.

Dane techniczne. CA-61 jednomiejscowy z silnikiem 65 KM (w nawiasie — dwumiejscowy z silnikiem 85 KM): Rozpiętość — 8,38 (8,38) m, długość — 5,77 (5,77) m, pow. nośna — 11,7 (11,7) m². Ciężar własny — 275 (360) kG, ciężar całkowity — 430 (590) kG. Prędkość max. — 193 (193) km/h, prędkość min. — 67 (80) km/h, zasięg — 680 (600) km. Samolot CA-65: Rozpiętość — 7,62 m, długość — 5,79 m, pow. nośna — 10,0 m². Ciężar własny — 408 kG, ciężar całkowity — 680 kG. Prędkość max. — 260 km/h, przelotowa — 220 km/h, wznoszenie — 330 m/min, pułap — 4 600 m, zasięg — 680 km.